



Obsah

II Nelegislativní akty

NAŘÍZENÍ

- ★ **Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 453/2011 ze dne 4. května 2011 o uložení konečného anti-dumpingového cla na dovoz furfurylaldehydu pocházejícího z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009 ...** 1
- ★ **Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému ⁽¹⁾** 11
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 455/2011 ze dne 11. května 2011 o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny 68
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 456/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se mění reprezentativní ceny a dodatečná dovozní cla pro některé produkty v odvětví cukru stanovená nařízením (EU) č. 867/2010 na hospodářský rok 2010/11 70

Cena: 4 EUR

(Pokračování na následující straně)

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

CS

Akty, jejichž název není vtištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vtištěny tučně a předchází jim hvězdička.

IV Akty přijaté před 1. prosincem 2009 podle Smlouvy o ES, Smlouvy o EU a Smlouvy o Euratomu

- ★ **Rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 343/09/KOL ze dne 23. července 2009 ohledně převodů majetku provedených samosprávnou obcí Time a týkajících se nemovitostí č. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 (Norsko)** 72
-

Opravy

- ★ **Oprava nařízení Rady (ES) č. 1536/92 ze dne 9. června 1992, kterým se stanoví obchodní normy pro konzervované pravé a nepravé tuňáky (Úř. věst. L 163 ze dne 17.6.1992) (Zvláštní vydání Úředního věstníku Evropské unie v českém jazyce, kapitola 4, svazek 2, strana 27)** 86



II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ RADY (EU) č. 453/2011

ze dne 4. května 2011

o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz furfurylaldehydu pocházejícího z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009

RADA EVROPSKÉ UNIE,

(3) V dubnu 2005 na základě přezkumu před pozbytím platnosti prodloužila rada nařízením (ES) č. 639/2005⁽⁴⁾ opatření o dalších pět let.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství⁽¹⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na čl. 11 odst. 2 a 5 a čl. 9 odst. 4 uvedeného nařízení,

s ohledem na návrh předložený Evropskou komisí (dále jen „Komise“) po konzultaci s poradním výborem,

vzhledem k těmto důvodům:

A. ŘÍZENÍ

1. Platná opatření

- (1) Rada na základě antidumpingového šetření (dále jen „původní šetření“) uložila nařízením (ES) č. 95/95⁽²⁾ ze dne 21. ledna 1995 konečné antidumpingové opatření ve formě zvláštního cla na dovoz furfurylaldehydu pocházejícího z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“) (dále jen „konečná antidumpingová opatření“). Sazba specifického cla byla stanovena na 352 EUR za tunu.
- (2) Na základě prozatímního přezkumu zahájeného v květnu 1997 na žádost čínského vývozce byla opatření zachována nařízením (ES) č. 2722/1999⁽³⁾ na další období čtyř let.

2. Žádost o přezkum před pozbytím platnosti

- (4) Po zveřejnění oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti⁽⁵⁾ platných konečných antidumpingových opatření obdržela Komise dne 28. ledna 2010 žádost o zahájení přezkumu těchto opatření před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení. Žádost podali dva výrobci v Unii, společnost Lenzing AG a společnost Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (dále jen „žadatelé“), kteří představují významný podíl, v tomto případě více než 50 %, celkové výroby furfurylaldehydu v Unii.

- (5) Žádost byla odůvodněna tím, že pozbytí platnosti opatření by mělo pravděpodobně za následek pokračování dumpingu a obnovení újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie.

3. Zahájení přezkumu před pozbytím platnosti

- (6) Komise po konzultaci s poradním výborem dospěla k závěru, že pro zahájení přezkumu před pozbytím platnosti existují dostatečné důkazy, a dne 27. dubna 2010 oznámila zveřejněním oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*⁽⁶⁾ (dále jen „oznámení o zahájení přezkumu“) zahájení přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Úř. věst. L 15, 21.1.1995, s. 11.

⁽³⁾ Úř. věst. L 328, 22.12.1999, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 107, 28.4.2005, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 16, 22.1.2010, s. 40.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 107, 27.4.2010, s. 10.

4. Šetření

4.1 Období šetření

- (7) Šetření pravděpodobnosti pokračování dumpingu se týkalo období od 1. dubna 2009 do 31. března 2010 (dále jen „období přezkumného šetření“). Přezkum tendencí, které mají význam pro posouzení pravděpodobnosti obnovení újmy, se týkal období od 1. ledna 2007 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).

4.2 Strany dotčené šetřením

- (8) O zahájení přezkumu před pozbytím platnosti Komise oficiálně vyrozuměla žadatele, vyvážející výrobce v dotčené zemi, dovozce a uživatele, o nichž bylo známo, že se jich řízení týká, jakož i zástupce dotčené země.

- (9) Zúčastněným stranám byla poskytnuta příležitost, aby ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení řízení předložily svá písemná stanoviska a požádaly o slyšení. Všechny zúčastněné strany, které o to požádaly a které prokázaly, že mají zvláštní důvody ke slyšení, byly vyslechnuty.

4.3 Výběr vzorku

- (10) Vzhledem k zjevně vysokému počtu vyvážejících výrobců v ČLR bylo považováno za vhodné přezkoumat v souladu s článkem 17 základního nařízení, zda by měla být použita metoda výběru vzorku. Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, byly výše uvedené strany požádány, aby se přihlásily do patnácti dnů ode dne zahájení přezkumu a aby Komisi poskytly informace požadované v oznámení o zahájení přezkumu. Vzhledem k tomu, že se žádní vyvážející výrobci ke spolupráci nepřihlásili, nebyl výběr vzorku nutný.

4.4 Ověření získaných informací

- (11) Komise zaslala dotazníky všem známým dotčeným stranám a těm, které se přihlásily, ve lhůtě uvedené v oznámení o zahájení přezkumu.

- (12) Odpovědi na dotazníky byly obdrženy od dvou výrobců z Unie, jednoho dovozce/uživatele a jednoho výrobce ze srovnatelné země – Argentiny. Žádný z čínských vyvážejících výrobců při současném šetření nespolupracoval.

- (13) Komise si opatřila a ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné pro účely stanovení pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení dumpingu a následné újmy a pro stanovení zájmu Unie. Kontrolní návštěvy se uskutečnily v prostorách těchto zúčastněných stran:

a) Výrobci v Unii

— Lenzing AG, (dále jen „Lenzing“), Rakousko,

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

b) Dovozce/uživatel, který není ve spojení

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

B. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

1. Dotčený výrobek

- (14) Výrobek dotčený tímto přezkumem je stejný jako v původním šetření a následných přezkumech uvedených v 2. a 3. bodě odůvodnění, tedy furfurylaldehyd pocházející z ČLR, v současné době kódu KN 2932 12 00 a (dále jen „dotčený výrobek“). Furfurylaldehyd je též známý pod názvem 2-furaldehyd nebo furfural.

- (15) Furfurylaldehyd je nažloutlá kapalina s charakteristickým čpavým zápachem, která se získává zpracováním různých druhů zemědělského odpadu. Furfurylaldehyd má dvě hlavní oblasti použití: jako selektivní rozpouštědlo při rafinaci ropy nafty pro výrobu mazacích olejů a jako surovina pro zpracování na furfurylalkohol, používaný pro výrobu umělé pryskyřice na slévarenské lící formy.

2. Obdobný výrobek

- (16) Shodně s předchozími šetřeními také toto šetření potvrdilo, že furfurylaldehyd vyráběný v ČLR a vyvážený do Unie, furfurylaldehyd vyráběný a prodáváný na domácím trhu srovnatelné země Argentiny a furfurylaldehyd vyráběný a prodáváný v Unii výrobci z Unie mají tytéž základní fyzikální a chemické vlastnosti a tytéž základní způsoby použití. Byly proto považovány za obdobné výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

C. PRAVDĚPODOBNOST POKRAČOVÁNÍ DUMPINGU

- (17) V souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení bylo zkoumáno, zda je pravděpodobné, že by pozbytí platnosti současných opatření vedlo k pokračování nebo obnovení dumpingu.

1. Obecně

- (18) Ze 34 známých čínských vyvážejících výrobců oslovených při zahájení přezkumu ani jeden nespolupracoval při šetření ani nepředložil žádné údaje. Proto zjištění o pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení dumpingu uvedená níže musely vycházet z dostupných skutečností, zejména z informací předložených spolupracujícím dovozcem / průmyslovým uživatelem, údajů Eurostatu, úředních statistických údajů o vývozu ČLR a údajů obsažených v žádosti o přezkum.

2. Srovnatelná země

- (19) Vzhledem k tomu, že ČLR je hospodářstvím v procesu transformace, bylo v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení nutné určit běžnou hodnotu na základě ceny nebo početně zjištěné hodnoty získané v odpovídající třetí zemi s tržním hospodářstvím (dále jen „srovnatelná země“) nebo ceny, za niž se prodává výrobek ze srovnatelné země do jiných zemí včetně Unie, nebo v případě, že to není možné, na jakémkoli jiném přiměřeném základě, včetně ceny skutečně zaplacené nebo ceny, kterou je třeba zaplatit, za obdobné výrobky v Unii, která se v případě nutnosti náležitě opraví o přiměřené ziskové rozpětí.
- (20) Stejně jako při původním šetření byla v oznámení o zahájení jako vhodná srovnatelná země pro účely stanovení běžné hodnoty navržena Argentina. Po zveřejnění oznámení o zahájení přezkumu nebyly obdrženy žádné připomínky k navrhované srovnatelné zemi.
- (21) Jeden výrobce furfurylaldehydu v Argentíně spolupracoval při šetření a odpověděl na dotazník. Šetření ukázalo, že Argentina má konkurenční trh pro furfurylaldehyd, který je asi ze 90 % zásobován domácí produkcí a zbytek tvoří dovoz ze třetích zemí. Objem argentinské výroby představuje více než 70 % objemu čínského vývozu dotčeného výrobku do Unie v režimu zůslechťovacího styku. Argentinský trh byl proto vyhodnocen jako dostatečně reprezentativní pro stanovení běžné hodnoty v případě ČLR.
- (22) Byl proto učiněn závěr, stejně jako při původním šetření, že Argentina představuje vhodnou srovnatelnou zemi v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení.

3. Dumping dovozu během období přezkumného šetření

3.1 Běžná hodnota

- (23) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení byla běžná hodnota stanovena na základě údajů poskytnutých

spolupracujícím výrobcem ve srovnatelné zemi, tj. na základě ceny, kterou odběratelé, kteří nejsou ve spojení, na argentinském domácím trhu zaplatili nebo ceny, kterou musí zaplatit, neboť bylo zjištěno, že tento prodej je prováděn v rámci běžného obchodního styku.

- (24) Běžná hodnota byla proto stanovena jako vážená průměrná cena, za niž spolupracující výrobce v Argentíně prodává dotčený výrobek odběratelům, kteří nejsou ve spojení, na domácím trhu.

- (25) Nejprve bylo stanoveno, zda je celkový domácí prodej obdobného výrobku odběratelům, kteří nejsou ve spojení, reprezentativní v souladu s čl. 2 odst. 2 základního nařízení, tj. zda činí nejméně 5 % celkového objemu prodeje dotčeného výrobku vyváženého do Unie. Prodej jediného spolupracujícího výrobce z Argentiny na domácím trhu byl v období přezkumného šetření shledán dostatečně reprezentativním.

- (26) Komise následně zkoumala, zda může být prodej obdobného výrobku na domácím trhu považován za uskutečněný v běžném obchodním styku podle čl. 2 odst. 4 základního nařízení. Toto zkoumání proběhlo na základě stanovení podílu ziskového prodeje obdobného výrobku odběratelům, kteří nejsou ve spojení, na domácím trhu Argentiny v období přezkumného šetření. Vzhledem k tomu, že veškerý prodej obdobného výrobku v období přezkumného šetření byl ziskový, byla běžná hodnota vypočtena jako vážený průměr všech prodejních cen.

3.2 Vývozní cena

- (27) Vzhledem k tomu, že žádný z čínských vývozců do Unie při šetření nespolupracoval, byly vývozní ceny stanoveny na základě dostupných údajů. Nejvhodnějším východiskem se ukázaly být údaje poskytnuté spolupracujícím výrobcem a údaje Eurostatu o dovozech dotčeného výrobku do Unie. Třebaže většina tohoto dovozu byla prováděna v režimu aktivního zůslechťovacího styku (čínský furfurylaldehyd byl dále zpracováván na furfurylalkohol pro vývoz), neexistoval žádný důvod k domněnce, že by neměl představovat přiměřenou základnu pro stanovení vývozních cen.

3.3 Srovnání

- (28) Pro účely zajištění spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny a dále v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení se formou úprav přihlíželo k některým rozdílům v dopravném a pojistném, které se promítly do cen a jejich srovnatelnosti.

3.4 Dumpingové rozpětí

- (29) V souladu s čl. 2 odst. 11 základního nařízení bylo dumpingové rozpětí stanoveno na základě srovnání váženého průměru běžné hodnoty s váženým průměrem vývozních cen při stejné úrovni obchodování. Toto srovnání ukázalo existenci značného dumpingu.

4. Vývoj dovozu v případě zrušení opatření

- (30) Kromě analýzy existence dumpingu v průběhu období přezkumného šetření byla zkoumána též pravděpodobnost pokračování dumpingu v případě zrušení platných opatření. Vzhledem k tomu, že žádný vyvážející výrobce z ČLR při tomto šetření nespolupracoval, spočívají níže uvedené závěry na údajích dostupných v souladu s článkem 18 základního nařízení, jmenovitě na údajích poskytnutých spolupracujícím dovozcem, údajích Eurostatu, úředních statistických údajích o vývozu ČLR a údajích obsažených v žádosti o přezkum.
- (31) V této souvislosti byly analyzovány tyto prvky: vývoj dovozu do Unie z ČLR v režimu aktivního zušlechťovacího styku, vývoj čínského vývozu do třetích zemí a volná kapacita čínských výrobců.

4.1 Vývoj dovozu z ČLR

- (32) Podle čínských úředních statistických údajů o vývozu vzrostl celkový vývoz dotčeného výrobku do celého světa z ČLR v posuzovaném období o 117 %. Tento růst byl absorbován převážně trhem USA a trhy ostatních třetích zemí.
- (33) Pokud jde o vývoz do Unie, je třeba v souladu s údaji Eurostatu a ověřenými vývozními údaji konstatovat, že se v období přezkumného šetření dotčený výrobek dovážel z ČLR do Unie z 99,9 % v režimu aktivního zušlechťovacího styku a z 0,1 % ve volném oběhu. V letech 2007 a 2008 se neuskutečňoval dovoz za účelem volného oběhu. Aby byly údaje úplné, byl dovoz za účelem volného oběhu zohledněn v celkovém dovezeném objemu, avšak podrobná analýza vývoje cen tohoto dovozu se považovala vzhledem k dotčeným zanedbatelným objemům za nepodstatnou.
- (34) Objem dovozu z ČLR v režimu aktivního zušlechťovacího styku a ve volném oběhu se snížil o 67 % od roku 2007 do období přezkumného šetření, což se časově shodovalo se snižující se spotřebou na trhu Unie o 24 %, jak se konstatuje níže v 45. bodě odůvodnění. Čínský furfurylaldehyd dovážený v režimu aktivního zušlechťovacího styku byl dále zpracováván na furfurylalkohol, který byl pak vyvážen. Neexistují dostupné

údaje o tom, jak byl dovoz za účelem volného oběhu v Unii využit, lze se však oprávněně domnívat, že v případě zrušení opatření by alespoň část výrobků v současnosti dovážených v režimu aktivního zušlechťovacího styku mohla být dovážena za účelem volného oběhu jako takového nebo jako následně navazující konečný výrobek (furfurylalkohol) prodávaný na trhu Unie.

- (35) Cena čínského vývozu se na jednotlivých trzích v období mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření lišila. Zatímco v tomto období došlo k výraznému snížení vývozní ceny do Unie (o 11 %), ostatní vývozní trhy zažívaly růst o přibližně 10 %. Přesto je patrné, že ceny pro trh USA byly v období přezkumného šetření na přibližně stejné úrovni jako v Unii, zatímco podle čínských statistických údajů o vývozu byl vývoz na ostatní trhy o 19 % na tunu dražší. Vzhledem k tomu, že dotčený výrobek je velmi stejnorodý, lze takový cenový vysvětlení pouze úmyslnou cenovou strategií čínských vývozců, kteří dosahují vyšších cen a zisků na trzích s menší konkurencí než na trzích, jako jsou Unie nebo USA, kde panují nižší ceny. Vzhledem k tomu, že vývoz do Unie a USA představoval 46 % celkového čínského vývozu, vede to k závěru, že pokud by cla přestala platit, mohla by tato cenová diskriminace být zachována a dále by docházelo k dumpingu přinejmenším na trhu Unie.

4.2 Volná kapacita vývozců

- (36) Vzhledem k tomu, že o čínském odvětví furfurylaldehydu je k dispozici jen málo veřejných informací, opírají se následující údaje převážně o informace obsažené v žádosti o přezkum.
- (37) Podle žádosti o přezkum před pozbytím platnosti čínská výroba furfurylaldehydu stabilně rostla od roku 1999 a v roce 2009 objem výroby dosáhl přibližně 320 000 tun. Čínská míra využívání kapacit údajně dosahuje asi 94 %, což znamená, že v ČLR existuje volná kapacita asi 20 000 tun ročně, tj. zhruba polovina celkové spotřeby Unie. V současnosti je v ČLR v provozu údajně více než 200 závodů na výrobu furfurylaldehydu, přičemž stále více z nich se podílí na vývozní činnosti.
- (38) Vzhledem k uvedeným skutečnostem lze uzavřít, že v případě zrušení opatření lze očekávat, že by vývoz dotčeného výrobku z ČLR vstupoval na trh Unie mimo režim aktivního zušlechťovacího styku ve významném objemu a pravděpodobně by i nadále byl dumpingový.

5. Závěr o pravděpodobnosti pokračování dumpingu

- (39) Vzhledem k tomu, že v ČLR je k dispozici velká výrobní kapacita, ke schopnosti čínských výrobců rychle zvýšit objem výroby a směřovat ji na vývoz a také k cenám tohoto vývozu lze důvodně předpokládat, že by zrušení opatření vyústilo v opětovné zahájení vývozu z ČLR do Unie nad rámec režimu aktivního zušlechťovacího styku.
- (40) Současné vývozní ceny v režimu aktivního zušlechťovacího styku nezahrnují antidumpingové clo. Má se tedy za to, že takové ceny naznačují úroveň budoucích cen, pokud by byla opatření zrušena. V tomto ohledu bylo zjištěno, že čínské vývozní ceny v režimu aktivního zušlechťovacího styku byly dumpingové a míra podbízení činila 11 % oproti cenám výrobců v Unii, jak se konstatuje níže v 70. bodě odůvodnění.
- (41) Vzhledem k výše uvedeným zjištěním lze dospět k závěru, že vývoz z ČLR je stále prováděn za dumpingové ceny a že je pravděpodobné, že by došlo k pokračování dumpingu na trhu Unie, pokud by stávající antidumpingová opatření přestala platit.

D. VYMEZENÍ VÝROBNÍHO ODVĚTVÍ UNIE

- (42) Výrobní odvětví Unie zahrnuje dvě společnosti: společnost Lenzing AG (Rakousko) a společnost Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovinsko), které dohromady představují 100 % výroby dotčeného výrobku v období přezkumného šetření v Unii. Obě společnosti odpověděly na dotazníky a plně při šetření spolupracovaly. Na tomto základě uvedení dva výrobci z Unie tvoří výrobní odvětví Unie ve smyslu čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 4 základního nařízení. Z důvodů ochrany důvěrných informací jsou údaje o výsledcích výrobního odvětví Unie uváděny pouze v podobě indexu.
- (43) Oproti původnímu šetření se výrobní odvětví Unie významně změnilo: společnost Furfural Español S.A., nyní pod názvem Nutrafur, španělský výrobce, který podal původní stížnost v roce 1994, ukončil v říjnu 2008 výrobu. Společnost Nutrafur, jež podporuje současnou žádost o přezkum, v tomto řízení nespocovala. Společnost Nutrafur je však stále aktivní na trhu jako obchodník nakupující dotčený výrobek od svých dřívějších konkurentů do Unie. Údaje o výrobě společnosti Nutrafur za roky 2007 a 2008 uvedené v žádosti byly zařazeny do spotřeby na trhu Unie.

E. SITUACE NA TRHU UNIE

1. Spotřeba na trhu Unie

- (44) Spotřeba furfurylaldehydu v Unii se stanovila na základě objemu prodeje výrobního odvětví Unie na trhu Unie (včetně prodeje společnosti Nutrafur, dokud vyráběla furfurylaldehyd) a dovozu v režimu aktivního zušlechťovacího styku z ČLR a dovozů z dalších třetích zemí do volného oběhu na základě z ověřených údajů dovozce, tj. IFC, a Eurostatu. Jelikož Eurostat nezveřejňuje veškeré údaje z důvodů ochrany důvěrných informací, byly údaje Eurostatu použity pouze pro dovoz ze třetích zemí kromě ČLR a Dominikánské republiky, protože

IFC je jediným dovozcem furfurylaldehydu z těchto zdrojů.

- (45) V posuzovaném období se tak spotřeba Unie snížila o 24 %, z 48 534 tun v roce 2007 na 36 725 tun v období přezkumného šetření.

Tabulka 1 – Spotřeba v Unii

Rok	2007	2008	2009	Období přezkumného šetření
Tuny	48 534	45 738	38 175	36 725
Index (2007 = 100)	100	94	79	76
Meziroční vývoj		- 6	- 15	- 3

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobního odvětví Unie a IFC na dotazník, žádost o přezkum a Eurostat.

2. Dovoz z ČLR

2.1 Objem, podíl na trhu a ceny

- (46) Podle čínských statistických údajů o vývozu se v období přezkumného šetření uskutečnil jen nevýznamný čínský dovoz za účelem volného oběhu (2,5 tuny) a většina čínského dovozu se uskutečnila v režimu aktivního zušlechťovacího styku. Objem čínského dovozu v režimu aktivního zušlechťovacího styku se snížil z 8 264 tun v roce 2007 na 2 749 tun v období přezkumného šetření, tj. o 67 %. V roce 2008 dosáhl čínský dovoz v režimu aktivního zušlechťovacího styku vrcholu, přibližně 10 000 tun, a v následujících letech se postupně snižoval. V posuzovaném období klesl podíl čínského dovozu v režimu aktivního zušlechťovacího styku na trhu z 17 % na 8 %, tj. o 9 procentních bodů.
- (47) Cena čínského dovozu v režimu aktivního zušlechťovacího styku klesla o 12 % ze 774 EUR v roce 2007 na 685 EUR v období přezkumného šetření.

Tabulka 2 – Dovoz z ČLR

Rok	2007	2008	2009	Období přezkumného šetření
Tuny	8 264	10 002	5 159	2 749
Index (2007 = 100)	100	121	62	33
Meziroční vývoj		21	- 59	- 29
Podíl na trhu	17 %	22 %	14 %	7 %
Cena (v EUR za tunu)	774	1 014	690	685
Index (2007 = 100)	100	131	89	88

Zdroj: Ověřené odpovědi IFC na dotazník.

3. Objem a ceny dovozu z jiných třetích zemí

- (48) Je třeba konstatovat, že stejně jako při původním šetření tvořil dovoz z Dominikánské republiky výhradně zásilky od mateřské společnosti její evropské dceřiné společnosti pro účely výroby furfurylalkoholu. Ceny uplatňované při těchto transakcích jsou proto cenami mezi společnostmi ve spojení a nemusí vyjadřovat reálné tržní ceny. Podle údajů Eurostatu se objemy dovozu furfurylaldehydu do Unie z dalších zemí kromě ČLR a jejich průměrné ceny vyvíjely takto:

Tabulka 3 – Dovoz do Unie z Dominikánské republiky

Rok	2007	2008	2009	Období přezkumného šetření
Tuny	32 003	27 662	24 996	25 959
Index (2007 = 100)	100	86	78	81
Meziroční vývoj		- 14	- 8	3
Podíl na trhu	66 %	60 %	65 %	71 %
Cena (v EUR za tunu)	809	982	582	670
Index (2007 = 100)	100	121	72	83

Tabulka 4 – Dovoz do Unie z jiných třetích zemí

Rok	2007	2008	2009	Období přezkumného šetření
Tuny	1 687	1 583	1 226	1 158
Index (2007 = 100)	100	94	73	69
Meziroční vývoj		- 6	- 21	- 4
Podíl na trhu	3 %	3 %	3 %	3 %
Cena (v EUR za tunu)	800	997	632	621
Index (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) V posuzovaném období objem dovozu furfurylaldehydu z Dominikánské republiky a všech jiných třetích zemí výrazně klesl o 19 %, resp. o 13 %. I přes tento pokles vývozu z Dominikánské republiky vzrostl jeho podíl na trhu z 66 % na 71 %. Veškerý tento dovoz byl však začleněn do výroby furfurylalkoholu evropskou dceřinou společností výrobce v Dominikánské republice. Ceny uplatňované při těchto transakcích jsou proto cenami mezi společnostmi ve spojení a nemusí vyjadřovat reálné tržní ceny.

3.1 Objem vývozu a ceny z ČLR do ostatních třetích zemí

- (50) V posuzovaném období se objem vývozu zvýšil o 105 % (což odpovídá přibližně 9 % celkového prodeje v Unii v období přezkumného šetření). Konstatuje se, že vývoz

výrobního odvětví Unie do ostatních třetích zemí se v období přezkumného šetření uskutečnil za nízké ceny. To lze vysvětlit hospodářskou soutěží velkých množství za nízké ceny s čínským furfurylaldehydem v ostatních třetích zemích.

Tabulka 5 – Objem ceny a vývozu výrobního odvětví Unie do ostatních třetích zemí

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

4. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

- (51) Hospodářská situace výrobního odvětví Unie, tj. dvou společností Lenzing a Tanin, je analyzována níže.

4.1 Výroba

- (52) Celková výroba dotčeného výrobku výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvýšila o 14 %.

Tabulka 6 – Výroba v Unii

Rok	2007	2008	2009	Období přezkumného šetření
Index (2007 = 100)	100	109	114	114
Meziroční vývoj		9	5	0

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.2 Výrobní kapacita a využití kapacity

- (53) Celková výrobní kapacita výrobního odvětví Unie zůstala v posuzovaném období stejná. Vytížení kapacity výrobního odvětví Unie se zvýšilo o 12 procentních bodů z 85 % na 97 %, což znamená, že výroba dosáhla téměř plné kapacity.

Tabulka 7 – Kapacita Unie

Rok	2007	2008	2009	Období přezkumného šetření
Index (2007 = 100)	100	100	100	100
Využití kapacity	85 %	92 %	96 %	97 %

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.3 Úroveň zásob

- (54) Níže uvedená tabulka ukazuje, že se míra zásob výrobního odvětví Unie v posuzovaném období zvýšila o 26 %. Zvýšení stavu zásob bylo zvláště výrazné v letech 2007 a 2008, kdy zásoby vzrostly o 193 %.

Tabulka 8 – Zásoby

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Index (2007 = 100)	100	293	165	126
Meziroční vývoj		193	- 128	- 40

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.4 Objem prodeje a podíl na trhu

- (55) Objem tržeb výrobního odvětví Unie pro odběratele, kteří nejsou ve spojení, na trhu Unie se v období přezkumného šetření zvýšil o 13 %. V návaznosti na zvýšení tržeb vzrostl podíl výrobního odvětví Unie na trhu v posuzovaném období o 5 procentních bodů.

Tabulka 9 – Objem prodeje a podíl na trhu Unie

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Index (2007 = 100)	100	100	112	113
Rozpětí podílu na trhu	10–20 %	10–20 %	14–24 %	15–25 %

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.5 Průměrné prodejní ceny

- (56) V posuzovaném období došlo k snížení průměrných prodejních cen účtovaných výrobním odvětvím Unie na trhu Unie o 1 %. V roce 2008 dosáhla průměrná prodejní cena vrcholu při nárůstu o 11 %, ale poté se v následujícím roce prudce snížila. Mírný pokles prodejní ceny je třeba nahlížet v souvislosti se zvýšením výrobních jednotkových nákladů o 5 %, jež výrobní odvětví Unie nemohlo zohlednit.

Tabulka 10 – Průměrná prodejní cena v Unii

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Index (2007 = 100)	100	111	98	99
Meziroční vývoj		11	- 13	1

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.6 Průměrné výrobní náklady

- (57) V posuzovaném období se průměrné výrobní náklady zvýšily o 5 %, zejména kvůli vyšší zaměstnanosti a tudíž vyšším mzdovým nákladům.

Tabulka 11 – Průměrné výrobní náklady

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Index (2007 = 100)	100	105	105	105
Meziroční vývoj		5	0	0

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.7 Ziskovost a peněžní toky

- (58) Zisky dosažené výrobním odvětvím Unie se v posuzovaném období výrazně snížily, stejně jako peněžní toky, jež se snížily o 56 %. K tomu došlo i přes růst výroby a prodeje v důsledku tlaku na prodejní ceny.

Tabulka 12 – Ziskovost a peněžní toky

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Ziskovost – Index (2007 = 100)	100	175	- 7	- 4
Meziroční vývoj		75	- 182	3
Peněžní toky – Index (2007 = 100)	100	144	49	44
Meziroční vývoj		44	- 95	- 5

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.8 Investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál

- (59) Investice mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření klesly o 95 %. Návratnost investic vyjádřená jako zisky/ztráty dotčeného výrobku vztahované k čisté účetní hodnotě investic v posuzovaném období podstatně klesla a sledovala tak vývoj investic. V důsledku snížení ziskovosti a peněžních toků se v posuzovaném období významně zhoršila schopnost žadatelů opatřit si kapitál. Toto zhoršení lze také jasně vidět na investicích žadatelů, které se v posuzovaném období snížily o 95 %.

Tabulka 13 – Investice a návratnost investic

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Investice – Index (2007 = 100)	100	61	2	5
Meziroční vývoj		- 39	- 59	3
Návratnost investic – Index (2007 = 100)	100	196	- 7	- 4
Meziroční vývoj		96	- 203	3

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.9 Zaměstnanost a produktivita

- (60) Míra zaměstnanosti ve výrobním odvětví Unie v posuzovaném období vzrostla o 8 %. Produktivita, měřená výstupem v tunách na zaměstnance, vzrostla o 6 %. Mzdové náklady se však v posuzovaném období zvýšily o 16 %.

Tabulka 14 – Zaměstnanost a produktivita

Rok	2007	2008	2009	Období přezkum- ného šetření
Zaměstnanost – Index	100	109	109	108
Produktivita (tuny/ zaměstnanci) – Index	100	100	105	106
Náklady na pracovní sílu – Index	100	114	115	116

Zdroj: Ověřené odpovědi výrobců v Unii na dotazník.

4.10 Rozsah dumpingového rozpětí

- (61) Vzhledem k objemu, podílu na trhu a cenám dumpingového dovozu z ČLR nelze považovat dopad skutečných dumpingových rozpětí na výrobní odvětví Unie za zanedbatelný.

4.11 Zotavení z účinků dumpingu

- (62) Jak naznačuje kladný vývoj většiny výše uvedených ukazatelů, výrobní odvětví Unie se v posuzovaném období částečně ekonomicky zotavilo ze škodlivých účinků dumpingového dovozu pocházejícího z ČLR.

4.12 Růst

- (63) Spotřeba Unie v posuzovaném období klesla o 24 %, zatímco výroba výrobního odvětví Unie, objem prodeje a tržní podíl během téhož období rostly. Zároveň klesl objem a tržní podíl dovozu z ČLR. Výrobní odvětví Unie však mohlo mít z opatření prospěch jen do určité míry, jelikož čínský tlak na prodejní ceny jim nedovolil dosahovat zisků, ani dosáhnout cílového zisku.

5. Závěr o hospodářské situaci výrobního odvětví Unie

- (64) Furfurylaldehyd z Dominikánské republiky není na volném trhu Unie dostupný. Nebyly proto nalezeny žádné známky toho, že by tento dovoz jakkoli přispěl k problematické situaci výrobního odvětví Unie. S ohledem na dovoz ze třetích zemí se jeho objem výrazně snížil na takovou úroveň, že ačkoli se uskutečnil za velmi nízké ceny, nelze jeho účinek považovat za významný.

- (65) Opatření vůči ČLR měla pozitivní dopad na hospodářskou situaci ve výrobním odvětví Unie, neboť většina ukazatelů újm vykazala příznivý vývoj: výroba, objem prodeje a hodnota prodeje vzrostly. Přes klesající spotřebu dokázalo výrobní odvětví Unie zvýšit svůj podíl na trhu. Ziskovost však v období přezkumného šetření výrazně klesla. Výrobní odvětví Unie nedokázalo dosáhnout cílového zisku, který byl s ohledem na zajištění jeho vývoje v původním šetření stanoven na 5 %. V tomto smyslu se uzavírá, že výrobní odvětví Unie utrpělo podstatnou újmu ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení a že jeho finanční situace zůstává obtížná.

F. PRAVDĚPODOBNOST OBNOVENÍ ÚJMY

- (66) V 39. a 40. bodě odůvodnění byl učiněn závěr, že pozbytí platnosti opatření by pravděpodobně vedlo k významnému zvýšení dumpingového vývozu z ČLR do Unie.
- (67) Jak se uvádí výše, v případě zrušení opatření mají čínští výrobci schopnost přeměrovat velký objem vývozu na trh Unie. Podle žádosti o přezkum dosáhla čínská výrobní kapacita 320 000 tun v roce 2009, s volnou kapacitou nejméně 20 000 tun. Mimoto se zdá, že jiné vývozní trhy, jako jsou Japonsko, Thajsko a Spojené státy americké, by nemohly pojmout takovou volnou kapacitu, jež by byla tudíž s největší pravděpodobností přeměrována na trh Unie.
- (68) Pokud jde o ceny, čínské statistické údaje o vývozu ukazují, že cena dotčeného výrobku do USA byla podobná cenám vývozu do Unie v režimu aktivního zušlechťovacího styku. Čínské vývozní ceny pro ostatní trhy byly vyšší.
- (69) Vzhledem k tomu, že se čínské ceny podbízejí oproti cenám výrobního odvětví Unie o 11 %, pokud by se doba platnosti opatření nechala uplynout, je pravděpodobné, že čínští vývozci budou pokračovat ve svém počínání, aby získaly zpět ztracený podíl na trhu. Takové chování ve spojení se schopností dodat významné množství dotčeného výrobku na trh Unie by měl velmi nepříznivý dopad na výrobní odvětví Unie, a zejména na jeho ziskovost.
- (70) Na základě výše uvedeného se vyslovuje závěr, že zrušení opatření by se vší pravděpodobností vedlo k opakovanému výskytu újmy vyplývající z dumpingového dovozu z ČLR.

G. ZÁJEM UNIE

1. Předběžná poznámka

- (71) V souladu s článkem 21 základního nařízení se ověřovalo, zda by zachování stávajících antidumpingových opatření nebylo v rozporu se zájmem celé Unie.

- (72) Stanovení zájmu Unie se opíralo o ohodnocení všech různých předmětných zájmů, tj. zájmů výrobních odvětví Unie, dovozců/obchodníků a dále uživatelů a dodavatelů dotčeného výrobku.
- (73) V předchozím šetření se přijetí opatření nepovažovalo za přičící se zájmům Unie. Mimoto současné šetření představuje překum před pozbytím platnosti, tudíž také analýzu situace, kdy antidumpingová opatření existují.
- (74) Na tomto základě bylo zkoumáno, zda navzdory závěru, že existuje pravděpodobnost pokračování dumpingu a opakovaného výskytu újmy, existují přesvědčivé důvody, jež by vedly k závěru, že není v zájmu Unie v tomto konkrétním případě opatření zachovat.

2. Zájem výrobního odvětví Unie

- (75) Výrobní odvětví Unie se osvědčilo jako životaschopné, schopné přizpůsobovat se měnícím se podmínkám na trhu. To bylo potvrzeno zejména příznivým vývojem výroby a prodeje v souvislosti s klesající spotřebou v Unii. Avšak vzhledem k obrovskému tlaku na prodejní ceny nemohla ziskovost následovat stejně příznivou tendenci.
- (76) Vzhledem k existující volné kapacitě furfurylaldehydu v ČLR ve spojení se skutečností, že ostatní vývozní trhy (jako jsou Japonsko, Thajsko a USA) nemohou v případě, že by se doba platnosti opatření nechala uplynout, takovou volnou kapacitu pojmout, by čínští vývozci se vši pravděpodobností pokusili znovuzískat ztracené podíly na trhu tím, že by pokračovaly ve svém dumpingovém chování na trhu Unie.
- (77) Bez zachování antidumpingových opatření by se tedy situace ve výrobním odvětví Unie se vši pravděpodobností prudce zhoršila v důsledku čínského levného dumpingového dovozu, jak bylo vysvětleno v 66. až 69. bodě odůvodnění.

3. Zájem dovozců

- (78) V řízení spolupracoval jen jeden dovozce v Unii: IFC, se sídlem v Nizozemsku, vlastněná výrobcem furfurylaldehydu v Dominikánské republice. IFC je jediným aktivním dovozcem furfurylaldehydu v Unii, několik jiných společností dováží dotčený výrobek pouze příležitostně. IFC je důležitým hráčem na trhu furfurylaldehydu (a furfurylalkoholu) v Unii, neboť představuje okolo 80 % spotřeby v Unii. Společnost IFC dováží z Dominikánské republiky a ČLR v režimu aktivního zušlechťovacího styku a ostatních třetích zemí. Dále je IFC hlavním zákazníkem výrobního odvětví Unie a nakupuje zhruba 32 % veškerého prodeje. Zakoupený furfurylaldehyd je pak dále zpracováván na furfurylalkohol společností TFC, která je společností ve spojení s IFC a sídlí v Geelu, Belgii.

- (79) Tento dovozce je vcelku nezaujatý, pokud jde o řízení, neboť na jedné straně má zájem o přístup k čínskému furfurylaldehydu bez jakýchkoli omezení a zátěže spojené s vyplňováním celních požadavků v souvislosti s režimem aktivního zušlechťovacího styku, a na druhé straně by rád zachoval průmyslové odvětví Unie, aby mohl dotčený výrobek v krátkých termínech získávat. Pokračování v opatřeních navíc odstraňuje soutěž s dovozem od mateřského výrobce v Dominikánské republice a konsoliduje pozici skupiny, pokud jde o trhy s furfurylaldehydem a furfurylalkoholem (včetně režimu aktivního zušlechťovacího styku) v Unii.

4. Zájem uživatelů

- (80) Komise rozeslala dotazníky dvaceti sedmi průmyslovým uživatelům furfurylaldehydu. Pouze tři uživatelé v řízení spolupracovali, avšak ti furfurylaldehyd nezískávali v ČLR, nýbrž přímo od výrobního odvětví v Unii. Pro tyto uživatele je význam furfurylaldehydu pro jejich podnikání, rafinaci nafty nebo výrobu mazacích olejů zanedbatelný. Proto se necítí být antidumpingovými opatřeními zvláště dotčeni.

5. Závěr týkající se zájmu Unie

- (81) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem byl učiněn závěr, že neexistují žádné přesvědčivé důvody, proč by stávající antidumpingová opatření neměla být zachována.

H. ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ

- (82) Všechny strany byly informovány o stěžejních skutečnostech a důvodech, na jejichž základě byl přijat záměr doporučit, aby byla stávající opatření zachována. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta, během níž mohly k těmto poskytnutým informacím vznést námitky. Příslušné předložené připomínky byly analyzovány, ale nevedly ke změně podstatných skutečností a úvah, na jejichž základě bylo rozhodnuto antidumpingová opatření zachovat.
- (83) Z těchto důvodů by měla být v souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení antidumpingová opatření uložená nařízením (ES) č. 639/2005 na dovoz furfurylaldehydu pocházejícího z ČLR zachována. Tato opatření mají podobu zvláštního cla.
- (84) Avšak vzhledem k tomu, že toto zvláštní clo bylo stanoveno na základě zjištění původního šetření v roce 1995 a nikdy nebylo revidováno, považovalo se za vhodné zhodnotit, zda výše cla je stále přiměřená. V tomto ohledu Komise zváží zahájení prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení z moci úřední,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se konečné antidumpingové clo na dovoz 2-furaldehydu (známého též pod názvem furfurylaldehyd nebo furfural), v současné době kódu KN 2932 12 00, pocházejícího z Čínské lidové republiky.

2. Použitelná sazba cla je 352 EUR za tunu.

3. V případech, kdy je zboží před propuštěním do volného oběhu poškozeno a cena, která skutečně byla nebo má být zaplacená, je proto poměrně rozdělena za účelem stanovení celní hodnoty podle článku 145 nařízení Komise (EHS)

č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství⁽¹⁾, se výše antidumpingového cla vypočtená na základě odstavce 2 tohoto článku snižuje o procentní podíl, který odpovídá poměrnému rozdělení ceny, která skutečně byla nebo má být zaplacená.

4. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 4. května 2011.

Za Radu
předseda
MARTONYI J.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 253, 11.10.1993, s. 1.

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 454/2011

ze dne 5. května 2011

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 2 písm. e) směrnice 2008/57/ES je železniční systém rozčleněn na strukturální a funkční subsystémy. Na každý z těchto subsystémů by se měla vztahovat technická specifikace pro interoperabilitu („TSI“).
- (2) Rozhodnutím K(2006) 124 v konečném znění ze dne 9. února 2007 Komise pověřila Evropskou agenturu pro železnice (dále jen „agentura“) vypracováním technických specifikací pro interoperabilitu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁽²⁾. Podle podmínek tohoto pověření byla agentura požádána, aby vypracovala návrh TSI týkající se využití telematiky v osobní dopravě. Doporučení předložila dne 31. května 2010. Toto doporučení by mělo být na základě pověření Komise doplněno dalším doporučením, které se bude vztahovat na tarify, vydávání přepravních dokladů a rezervace vnitrostátních cest. Při vypracovávání tohoto doporučení by agentura měla zohlednit vývoj na vnitrostátní úrovni a technický vývoj v oblasti inovativního vydávání přepravních dokladů a intermodality.
- (3) Technické specifikace pro interoperabilitu jsou specifikace přijaté v souladu se směrnicí 2008/57/ES. TSI v příloze se vztahuje na subsystém související s využitím telematiky v osobní dopravě, aby byly splněny základní požadavky a aby se zajistila interoperabilita železničního systému.

- (4) Účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků se považuje za důležité, a to zejména s ohledem na poskytování aktuálních informací a prodej přepravních dokladů cestujícím.
- (5) Účelem této TSI je vymezit postupy a rozhraní mezi všemi typy subjektů tak, aby cestujícím byly poskytovány informace a vydávány přepravní doklady pomocí široce dostupných technologií. Měla by být zahrnuta výměna informací, pokud jde o tyto aspekty: systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy, odbavování zavazadel, vystavování přepravních dokladů ve výdejních přepravních dokladů, prostřednictvím prodejních automatů, ve vlacích, pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie; zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.
- (6) Informace pro cestující by měly být dostupné v souladu s požadavky rozhodnutí Komise 2008/164/ES⁽³⁾ ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.
- (7) Ustanovení této TSI by neměla předjímat rozhodnutí přijatá členskými státy podle článku 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007⁽⁴⁾.
- (8) Podrobné specifikace jsou nezbytné pro zajištění toho, aby toto nařízení mohlo být použito. Tyto specifikace definují systém výměny údajů založený na společných součástech a na propojení informačních a komunikačních systémů příslušných subjektů. Kromě toho je nezbytný také popis řízení vývoje, zavádění a provozu tohoto systému a hlavní plán vývoje a zavádění tohoto systému. Tyto dokumenty budou vypracovány během počáteční fáze zavádění. TSI je proto třeba změnit v pozdější fázi tak, aby tyto dokumenty (podrobné specifikace, plán řízení a hlavní plán) byly vzaty v úvahu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.⁽³⁾ Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 72.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

- (9) V souladu s čl. 5 odst. 8 směrnice 2008/57/ES by se agenturou zveřejněná technická dokumentace, která je uvedena v tomto nařízení, měla považovat za přílohy TSI a měla by se stát závaznou od okamžiku použitelnosti TSI.
- (10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Technická specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) týkající se prvku „využití v osobní dopravě“ subsystému „využití telematiky“ transevropského železničního systému uvedená v čl. 6 odst. 1 směrnice 2008/57/ES je stanovena v příloze I.

2. TSI se vztahuje na prvek „využití v osobní dopravě“ subsystému „využití telematiky“, jak jsou definovány v oddílu 2.5 přílohy II směrnice 2008/57/ES.

3. S ohledem na služby železniční osobní dopravy provozované do třetích zemí nebo z nich závisí dodržování požadavků této TSI na dostupnosti informací od subjektů mimo EU, pokud dvoustranné dohody nestanoví výměnu informací slučitelnou s TSI.

Článek 2

Tato TSI se provádí ve třech fázích:

- první fáze, během níž se stanoví podrobné specifikace v oblasti informačních technologií, plán řízení a hlavní plán (fáze 1),
- druhá fáze týkající se vývoje systému výměny dat (fáze 2) a
- závěrečná fáze týkající se zavedení systému výměny dat (fáze 3).

Článek 3

1. Evropská agentura pro železnice zveřejní na svých internetových stránkách technickou dokumentaci uvedenou v příloze III a průběžně ji aktualizuje. Dále zavede proces řízení změn technické dokumentace podle bodu 7.5.2 přílohy I. Informuje

Komisi o vývoji této dokumentace. Komise informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES.

2. Evropská agentura pro železnice zveřejní na svých internetových stránkách referenční soubory uvedené v bodě 4.2.19 přílohy I a průběžně je aktualizuje. Musí zavést proces řízení změn těchto souborů. Informuje Komisi o vývoji těchto dokumentů. Komise informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES.

3. Do 31. března 2012 předloží Evropská agentura pro železnice doporučení týkající se „otevřených bodů“ uvedených v příloze II tohoto nařízení.

Článek 4

Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a agentura podpoří činnosti fáze 1 poskytováním provozních a technických informací a odborných znalostí jak je uvedeno v bodě 7.2 přílohy I.

Článek 5

Subjekty zastupující železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES⁽¹⁾, spolu se zástupcem prodejců přepravních dokladů a zástupcem evropských cestujících vypracují podrobné specifikace v oblasti informačních technologií, plán řízení a hlavní plán, jak jsou popsány v oddíle 7 přílohy I, a předloží je Komisi nejpozději do jednoho roku od vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 6

Členské státy zajistí, aby železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé stanic a prodejci přepravních dokladů byli o tomto nařízení informováni.

Článek 7

Toto nařízení bude změněno s ohledem na výsledky fáze 1, jak je popsáno v bodě 7.2 přílohy I.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

Článek 8

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 5. května 2011.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

1. ÚVOD

1.1 **Technická oblast působnosti**

Technická specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) se týká prvku „využití v osobní dopravě“ subsystému „využití telematiky“ transevropského železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2008/57/ES. Je součástí funkční oblasti na seznamu v příloze II směrnice 2008/57/ES.

1.2 **Zeměpisná oblast působnosti**

Zeměpisnou oblastí působnosti této TSI je transevropský železniční systém, jak je definován v čl. 2 písm. a) směrnice 2008/57/ES.

1.3 **Obsah této TSI**

Obsah této TSI je v souladu s článkem 5 směrnice 2008/57/ES.

Tato TSI také v kapitole 4 obsahuje pravidla provozování a údržby příslušná pro technickou a zeměpisnou oblast působnosti.

2. DEFINICE SUBSYSTÉMU / OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1 **Subsystém**

Tato TSI zahrnuje:

- a) funkční subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“;
- b) část subsystému „údržba“ týkající se využití telematiky v osobní dopravě (tj. metody používání, řízení, aktualizace a udržování databází, programové vybavení, datové komunikační protokoly atd.).

Je zahrnuto poskytování informací o těchto aspektech:

- a) systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty;
- b) rezervační a platební systémy;
- c) odbavování zavazadel;
- d) vystavování přepravních dokladů ve výdejních přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů nebo pomocí telefonu nebo internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie a ve vlacích;
- e) zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

2.1.1 *Poskytování informací cestujícím před cestou a v průběhu cesty*

Příloha II nařízení (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě uvádí minimální informace, které mají železniční podniky a/nebo prodejci přepravních dokladů poskytovat cestujícím.

2.1.2 *Rezervační a platební systémy*

Rezervační systémy a systémy vystavování přepravních dokladů a platební systémy různých prodejců přepravních dokladů a železničních podniků si budou navzájem vyměňovat informace tak, aby bylo cestujícím umožněno platit za výše uvedené přepravní doklady, rezervace a příplatky za jimi zvolenou cestu a službu.

2.1.3 *Odbavování zavazadel*

V případě, že během cesty dojde ke ztrátě odbavených cestovních zavazadel, budou cestujícím poskytnuty informace o vyřizování stížností. Kromě toho budou cestujícím poskytnuty informace o odeslání nebo vyzvednutí odbaveného zavazadla.

- 2.1.4 *Vystavování přepravních dokladů ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů, pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie*

Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů si navzájem poskytnou informace, aby mohli prodejci, pokud je to možné, vystavovat přepravní doklady, přímé přepravní doklady, příplatky a provádět rezervace.

- 2.1.5 *Zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy*

Je navržena norma pro poskytování informací jiným druhům dopravy a pro výměnu informací mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1 **Soulad se základními požadavky**

V souladu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2008/57/ES musí transevropský železniční systém, jeho subsystémy a prvky interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně stanoveným v příloze III směrnice.

V oblasti působnosti této TSI bude splnění odpovídajících základních požadavků na subsystém uvedených v kapitole 3 této TSI zajištěno souladem se specifikacemi popsány v kapitole 4: Charakteristika subsystému.

3.2 **Aspekty obecných požadavků**

V případě subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ se uplatňují tato obecná hlediska:

3.2.1 *Bezpečnost*

Základními požadavky týkajícími se bezpečnosti, které se vztahují na subsystém využití telematiky v osobní dopravě, jsou: základní požadavky 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 přílohy III směrnice 2008/57/ES. Tyto základní požadavky nejsou pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.2.2 *Spolehlivost a dostupnost*

Základní požadavek 1.2 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Síť a komunikace.

3.2.3 *Ochrana zdraví*

Základní požadavky 1.3.1 a 1.3.2 přílohy III směrnice 2008/57/ES nejsou pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.2.4 *Ochrana životního prostředí*

Základní požadavky 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 a 1.4.5 přílohy III směrnice 2008/57/ES nejsou pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.2.5 *Technická kompatibilita*

Základní požadavek 1.5 přílohy III směrnice 2008/57/ES není pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.3 **Specifická hlediska týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“**

V případě subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ se uplatňují tato obecná hlediska:

3.3.1 *Technická kompatibilita*

Základní požadavek 2.7.1 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn zejména těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

3.3.2 *Spolehlivost a dostupnost*

Základní požadavek 2.7.2 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn zejména těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

Nicméně tento základní požadavek, zejména to, aby metody používání zaručovaly účinnost využití telematiky a kvalitu služeb, je podstatou celé TSI a neomezuje se pouze na výše uvedené kapitoly.

3.3.3 *Ochrana zdraví*

Pokud jde o základní požadavek 2.7.3 přílohy III směrnice 2008/57/ES, nestanoví tato TSI žádné doplňující požadavky k stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům, které se týkají minimálních pravidel pro ergonomii a ochranu zdraví platných pro rozhraní mezi subsystémem využití telematiky a uživateli.

3.3.4 *Bezpečnost*

Základní požadavek 2.7.4 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

4. POPIS SUBSYSTÉMU

4.1 **Úvod**

Při uvážení všech příslušných základních požadavků se subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ vyznačuje základními parametry, které jsou popsány v následujících oddílech.

4.2 **Funkční a technické specifikace subsystému**

4.2.1 *Výměna dat o jízdních řádech*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik provede výměnu dat o jízdním řádu.

Tento základní parametr zajistí, aby jízdni řády obsahující data definovaná níže byla zpřístupněna jinému železničnímu podniku, třetím stranám a veřejným subjektům. Tento základní parametr dále zajistí, aby každý železniční podnik poskytoval přesná a aktuální data o jízdním řádu.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.1.1 *Železniční podnik zpřístupní svoje data o jízdním řádu jiným železničním podnikům a třetím stranám*

Železniční podnik zaručí všem železničním podnikům, třetím stranám a veřejným subjektům přístup ke všem datům o jízdním řádu, za které tento podnik odpovídá jako jediný nebo společný dopravce a které se vztahují k dopravním službám, které si veřejnost může zakoupit. Železniční podnik zajistí, aby data o jízdním řádu byla přesná a aktuální. Data o jízdním řádu musí být uchovávána nejméně po dobu dvanácti měsíců po skončení jejich platnosti.

Pokud železniční podnik provozuje dopravní služby, pro které je jedním ze společných dopravců, musí tento podnik spolu se všemi ostatními společnými dopravci zajistit, aby jeho část jízdního řádu byla přesná a aktuální.

Data o jízdním řádu musí hlavně obsahovat tyto údaje:

- základní popis různých druhů vlaků,
- popis vlaku,
- různé možné způsoby znázornění dnů provozu,
- druh vlaku / provozní režim,
- vztahy mezi dopravními službami,
- vozové skupiny řazené na vlaku,
- přivěšení k, odvěšení od,
- přímé spoje (spoje na),
- přímé spoje (změna čísla spoje),
- podrobné informace o dopravních službách,
- zastávky s dopravními omezeními,
- noční vlaky,
- překročení časových pásem,
- režim tarifu a podrobnosti o rezervaci,
- poskytovatel informací,
- poskytovatel rezervací,
- zařízení dostupná v rámci služby,
- přístupnost vlaku (včetně plánovaně vyhrazených sedadel, míst pro invalidní vozíky, běžných lůžkových či lehátkových oddílů – viz TSI týkající se OOSPO 4.2.4) – viz bod 4.2.6.1,
- mimořádné služby,
- přípoje – vzájemné navazování dopravních služeb,
- seznam stanic.

U dopravních služeb, nad kterými má železniční podnik výlučnou kontrolu, se roční jízdní řád zpřístupní alespoň dva měsíce před tím, než vstoupí v platnost. U zbývajících dopravních služeb musí železniční podnik jízdní řád zveřejnit co možná nejdříve.

Železniční podnik zpřístupní jakékoli změny ročního jízdního řádu v řadě aktualizací jízdního řádu, a to alespoň sedm dní před tím, než tyto změny vstoupí v platnost. Tato povinnost platí pouze v případě, kdy je tato změna železničnímu podniku známa sedm nebo více dní před tím, než vstoupí v platnost.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v souladu s technickou dokumentací:

— B.4 (viz příloha III).

4.2.2 *Výměna dat o tarifech*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik provede výměnu dat o tarifech.

Tento základní parametr zajistí, aby data o tarifech v níže definovaném formátu byla přístupná jiným železničním podnikům nebo třetím stranám oprávněným k prodeji.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny tarify osobní dopravy železničního podniku pro vnitrostátní, mezinárodní a zahraniční prodej.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.2.1 *Železniční podnik zpřístupní své tarify jiným železničním podnikům, oprávněným veřejným subjektům a třetím stranám oprávněným k prodeji*

Železniční podnik zpřístupní všechny své tarify (včetně tabulek jízdného) tak, že k nim zaručí přístup železničním podnikům a třetím stranám, kterým na základě dohod o distribuci uděluje povolení k prodeji, a oprávněným veřejným subjektům. Železniční podnik zajistí, aby data o tarifech byla přesná a aktuální.

Pokud železniční podnik provozuje dopravní služby, pro které je jedním ze společných dopravců, musí tento podnik spolu se všemi ostatními společnými dopravci zajistit, aby data o tarifech byla přesná a aktuální.

Hlavní obsah dat o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji je definován v příloze IV.

Data o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji musí být zpřístupněna železničním podnikům a třetím osobám oprávněným k prodeji na základě dohod o distribuci a oprávněným veřejným subjektům přinejmenším s takovým předstihem, jak je stanoveno v příloze IV.

Výše uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v případě dat o tarifech určených pro mezinárodní nebo zahraniční prodej v souladu s technickou dokumentací:

— B.1 (viz příloha III),

— B.2 (viz příloha III),

— B.3 (viz příloha III).

Data o tarifech určených k vnitrostátnímu prodeji musí být zpřístupněna železničním podnikům a třetím stranám oprávněným k prodeji a také oprávněným veřejným subjektům alespoň s takovým předstihem, jak je tomu v případě dat o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji.

Výše uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu, pokud jde o data o tarifech určená k vnitrostátnímu prodeji, musí být v souladu s technickou dokumentací, kterou má vypracovat agentura (viz příloha II).

4.2.3 *Poskytování informací o kontaktních údajích železničního podniku*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik poskytne informace o svých oficiálních internetových stránkách, na kterých mohou zákazníci získat přesné informace.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny železniční podniky.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.3.1 Železniční podnik zpřístupní soubor dat se svými kontaktními údaji

Železniční podnik zpřístupní ostatním železničním podnikům, agentuře, třetím stranám a veřejným subjektům soubor dat obsahující jeho název jako dopravce, kód dopravce a jeho oficiální internetové stránky. Oficiální internetové stránky uvedené v tomto základním parametru musí být strojově čitelné a v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines* (Pokyny o přístupnosti obsahu internetových stránek). Pokud železniční podnik provozuje společnou obchodní jednotku s dalším(i) železničním(i) podnikem (podniky), zpřístupní název společné obchodní jednotky, kódy dopravce a oficiální internetové stránky ostatním železničním podnikům.

Pokud železniční podnik zpřístupní informace o svém jízdním řádu jiným železničním podnikům podle kapitoly 4.2.1.1, musí zajistit, aby název dopravce uvedený v jízdním řádu odpovídal názvu dopravce v uvedeném souboru dat. Pokud došlo ke změnám, musí železniční podnik obsah souboru dat co nejdříve aktualizovat.

4.2.4 Poskytování informací o přepravních podmínkách

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik poskytne informace o přepravních podmínkách.

Tento základní parametr zajistí, aby přepravní podmínky byly k dispozici na oficiálních internetových stránkách železničního podniku.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.4.1 Železniční podnik zveřejní informace o přepravních podmínkách

Železniční podnik zveřejní informace zahrnující:

- všeobecné přepravní podmínky pro cestující v železniční dopravě (GCC-CIV/PRR),
- vlastní přepravní podmínky,
- odkaz na nařízení (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě,
- přijímané platební prostředky,
- prodejní a poprodejní podmínky, a zejména podmínky výměny přepravních dokladů nebo náhrady jízdného,
- postupy pro předkládání reklamací

alespoň na svých oficiálních internetových stránkách. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tento postup musí být poprvé zveřejněn nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň 6 dnů před tím, než vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. V každém takovém případě je železniční podnik povinen zachovat starší verzi této informace na svých oficiálních internetových stránkách.

4.2.5 Poskytování informací o přepravě cestovních zavazadel

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zajistí poskytování informací o přepravě odbavených cestovních zavazadel, pokud železniční podnik tuto službu nabízí. Pokud tuto službu nenabízí, musí o tom železniční podnik informovat.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o odbavení cestovních zavazadel.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.5.1 Železniční podnik zveřejní podmínky odbavení cestovních zavazadel

Železniční podnik pro potřeby cestujících zveřejní podmínky odbavení cestovních zavazadel, pokud železniční podnik tuto službu nabízí. Pokud tuto službu nenabízí, musí o tom železniční podnik zveřejnit informaci. Tato informace musí být zveřejněna alespoň na oficiálních internetových stránkách železničního podniku. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tento postup musí být poprvé zveřejněn nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň 6 dnů před tím, než změna vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. V takovém případě je železniční podnik povinen zachovat na svých oficiálních internetových stránkách starší verzi této informace.

4.2.6 Poskytování informací o přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) a o pomoci těmto osobám

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým musí železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a/nebo provozovatel stanice zajistit poskytování informací o přepravě OOSPO a o pomoci OOSPO.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o přepravě OOSPO a o pomoci OOSPO. Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci pomoci pro OOSPO informační technologie, musí být systém, kterému je tato žádost zaslána, schopen zprávy zpracovat přinejmenším podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.10 (viz příloha III). Kromě toho musí systém vydat potvrzovací číslo rezervace pomoci – to je nezbytné pro to, aby měl zákazník/cestující záruku a jistotu, že mu pomoc bude poskytnuta, a také pro vytvoření odpovědnosti za poskytnutí pomoci. Zprávy musí obsahovat všechny informace potřebné pro to, aby mohl železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a/nebo provozovatel stanice vydat OOSPO potvrzovací číslo rezervace pomoci (pro všechny odjezdy a příjezdy každé cesty).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí takto: poskytování informací o přepravě OOSPO se vztahuje na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy. Ustanovení tohoto základního parametru týkající se elektronické žádosti/potvrzení se použije v případě, že existuje dohoda mezi žádající stranou a stranou, které je žádost určena.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.6.1 Železniční podnik zveřejní informace o dostupnosti železniční dopravy a podmínkách přístupu na kolejová vozidla

Železniční podnik zveřejní tyto informace:

- druhy/čísla vlaků a/nebo číslo spoje (není-li číslo vlaku veřejnosti k dispozici), pokud jsou zařízení pro OOSPO dostupná,
- druhy a minimální počet zařízení pro OOSPO ve výše uvedených vlacích (např. místo pro invalidní vozík, lůžko ve spacím voze pro OOSPO, toaleta pro OOSPO, umístění sedadel pro OOSPO) za běžných provozních podmínek,
- způsoby požádání o pomoc při nastupování a vystupování z vlaku (včetně lhůty pro oznámení ze strany OOSPO, adresy, e-mailové adresy, provozní doby a telefonního čísla kanceláře pro pomoc OOSPO) podle článku 24 nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě,
- maximální přípustná velikost a hmotnost vozíku (včetně hmotnosti OOSPO),
- podmínky přepravy doprovázejících osob a/nebo zvířat,
- podmínky přístupu do budov a nástupišť stanice, včetně toho, zda je stanice klasifikována jako dostupná pro OOSPO a zda je podpora OOSPO personálně vybavena,

alespoň na svých oficiálních internetových stránkách. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tento postup musí být poprvé zveřejněn nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Všechny změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň 6 dnů před tím, než změna vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. V každém takovém případě je železniční podnik povinen zachovat na svých oficiálních internetových stránkách starší verzi této informace.

4.2.6.2 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle systému (systémům) zpracování žádostí žádost o dostupnost/rezervaci pomoci pro OOSPO

Pokud železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci pomoci pro OOSPO informační technologie, musí být taková žádost v souladu s příslušnými ustanoveními.

Možnost rezervovat pomoc pro OOSPO podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů atd.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému zpracování žádostí o dostupnost/rezervaci konkrétního typu pomoci v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí jsou:

- žádost o dostupnost,
- žádost o rezervaci,
- žádost o částečné zrušení,
- žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána systému železničního podniku nebo prodejce přepravních dokladů.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.10 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny tuto žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,
- nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud existuje zvláštní dohoda se systémem, který žádost odeslal.

4.2.6.3 Systém zpracování žádostí zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci pomoci pro OOSPO

Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání potvrzení o dostupnosti/rezervaci pomoci pro OOSPO informační technologie, musí dodržovat podmínky tohoto postupu.

Pokud byla žádost o rezervaci pomoci pro OOSPO správně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci požadovaného druhu pomoci.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

- odpověď o dostupnosti,
- potvrzení žádosti o rezervaci,

- potvrzení žádosti o částečné zrušení,
- potvrzení žádosti o úplné zrušení,
- zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženu systémem, kterému je zaslána, v souladu s postupem popsaným výše.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.10 (viz příloha III),
- nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným systémem, který žádost odeslal.

4.2.7 Poskytování informací o přepravě jízdních kol

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zajistí poskytování informací o přepravě jízdních kol.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o přepravě jízdních kol. Systém zpracování žádostí musí být schopen zprávy zpracovat alespoň podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí takto: poskytování informací o přepravě jízdních kol se vztahuje na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy, pokud přepravu jízdních kol nabízí. Ustanovení tohoto základního parametru týkající se elektronické žádosti/potvrzení se použijí v případě, že mezi žádající stranou a stranou, která žádost zpracovává, existuje dohoda o poskytování služby, v jejímž rámci lze tuto přepravu rezervovat nebo se na tuto přepravu vztahuje povinná rezervace.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.7.1 Železniční podnik zveřejní podmínky odbavení jízdních kol

Železniční podnik pro potřeby cestujících zveřejní podmínky odbavení jízdních kol, pokud železniční podnik tuto službu nabízí. Tato informace musí být zveřejněna alespoň na oficiálních internetových stránkách železničního podniku. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením. Tyto podmínky musí zahrnovat alespoň následující údaje:

- druhy/čísla vlaků nebo číslo spoje (není-li číslo vlaku veřejnosti k dispozici), pokud je odbavení jízdních kol dostupné,
- konkrétní čas/období, kdy je přeprava jízdních kol povolena,
- dovozná za přepravu jízdních kol,
- zda je možné místo pro úschovu jízdního kola ve vlaku konkrétně rezervovat nebo zda je tato rezervace vyžadována (včetně lhůty pro oznámení přepravy jízdního kola, provozní doby, e-mailu a/nebo telefonního čísla).

Tyto podmínky je nutné poprvé zveřejnit nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň šest dnů před tím, než změna vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. Ve všech takových případech je železniční podnik povinen zachovat starší verzi této informace na svých oficiálních internetových stránkách.

4.2.7.2 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle systému zpracování rezervací žádost o dostupnost/rezervaci pro jízdní kola

Možnost rezervace podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů atd.

Pokud železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci přepravy jízdních kol informační technologie, musí být taková žádost v souladu s požadavky tohoto postupu.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému, který je zpracovává, žádost o dostupnost/rezervaci přepravy konkrétního jízdního kola v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí o rezervaci jsou:

- dotaz na dostupnost,
- žádost o rezervaci,
- žádost o částečné zrušení,
- žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána distribučnímu systému železničního podniku.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s definicemi uvedenými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,
- nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud byla uzavřena zvláštní dohoda s distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.7.3 Systém zpracování rezervací zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci pro jízdní kola

Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání odpovědi o dostupnosti/rezervaci přepravy jízdních kol informační technologie, musí se řídit příslušnými pokyny tohoto postupu.

Pokud byla žádost o rezervaci místa pro jízdní kolo správně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat distribučnímu systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci místa v požadovaném vlaku.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

- odpověď o dostupnosti,
- potvrzení žádosti o rezervaci,
- potvrzení žádosti o částečné zrušení,
- potvrzení žádosti o úplné zrušení,
- zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženou systémem zpracování žádostí v souladu s výše popsaným postupem.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s informacemi obsaženými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III),
- nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným systémem zpracování, který žádost odeslal.

4.2.8 Poskytování informací o přepravě osobních automobilů

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zajistí poskytování informací o přepravě osobních automobilů/motocyklů (slovo „automobily“ dále zahrnuje osobní automobily i motocykly), pokud železniční podnik tuto službu nabízí.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o přepravě automobilů. Systém zpracování žádostí musí být schopen zprávy zpracovat alespoň podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí takto: poskytování informací o přepravě automobilů se vztahuje na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy, který přepravu automobilů nabízí. Ustanovení tohoto základního parametru týkající se elektronické žádosti/potvrzení se použijí v případě, že mezi žádající stranou a stranou, která žádost zpracovává, existuje dohoda o poskytování služeb, v jejichž rámci lze tuto přepravu rezervovat nebo se na tuto přepravu vztahuje povinná rezervace.

Tento základní parametr se použije takto:

4.2.8.1 Železniční podnik zveřejní podmínky odbavení automobilů

Železniční podnik musí cestujícím sdělit podmínky přepravy automobilů, pokud tuto službu nabízí. Tato informace musí být zveřejněna alespoň na oficiálních internetových stránkách železničního podniku. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tyto podmínky musí zahrnovat alespoň následující údaje:

- druhy/čísla vlaků, ve kterých lze přepravovat automobily,
- konkrétní čas/období, kdy je přeprava automobilů dostupná,
- standardní přepravné za přepravu automobilů (včetně poplatku za umístění cestujících, pokud železniční podnik umístění nabízí),
- adresa konkrétního místa, kde se automobily na vlak nakládají, a čas nakládky,
- konkrétní adresa místa příjezdu a konkrétní čas příjezdu vlaku do cílové stanice,
- velikost, hmotnost a další omezení týkající se přepravy automobilů.

Podmínky je nutné poprvé zveřejnit nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň šest dnů před tím, než vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly změněny. V každém takovém případě je železniční podnik povinen zachovat starší verzi této informace na svých oficiálních internetových stránkách.

4.2.8.2 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle rezervačnímu systému žádost o dostupnost/rezervaci pro automobily

Možnost rezervace podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů atd.

Pokud železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci přepravy automobilů informační technologie, musí být taková výměna informací v souladu s ustanoveními týkajícími se tohoto postupu.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému, který je zpracovává, žádost o dostupnost/rezervaci konkrétní přepravy automobilu v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí o rezervaci jsou:

- žádost o dostupnost,
- žádost o rezervaci,
- žádost o částečné zrušení,
- žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána distribučnímu systému železničního podniku.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,
- nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud existuje zvláštní dohoda s distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.8.3 Systém zpracování rezervací zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci pro automobily

Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání odpovědi týkající se dostupnosti/rezervace přepravy automobilů informační technologie, musí se řídit pravidly stanovenými v souvislosti s tímto postupem.

Pokud byla žádost o rezervaci přepravy automobilu správně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat distribučnímu systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci v požadovaném vlaku.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

- odpověď o dostupnosti,
- potvrzení žádosti o rezervaci,
- potvrzení žádosti o částečné zrušení,
- potvrzení žádosti o úplné zrušení,
- zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženu systémem zpracování žádostí v souladu s výše popsaným postupem.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III),
- nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.9 *Zpracování dostupnosti/rezervace*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zpracuje rezervace umístění cestujících. Všechny různé druhy ubytování (jako jsou sedadla, lehátka, lůžka, vyhrazená sedadla, místa pro invalidní vozíky, univerzální lůžkové či lehátkové oddíly (viz bod 4.2.4 TSI týkající se OOSPO) budou dále označovány jen jako „místa“, pokud nebude třeba uvést podrobnější informace. Rezervace přepravy jízdních kol, automobilů a rezervace pomoci OOSPO jsou popsány v samostatných základních parametrech v samostatných kapitolách.

Rezervace míst se může týkat pouze rezervace umístění nad rámec přepravní smlouvy, nebo může být součástí kombinované transakce, která zahrnuje umístění i přepravní smlouvu.

Tento základní parametr zajistí, aby si železniční podniky, které vystavují rezervační doklady, a železniční podniky, které umístění přidělují, vyměňovaly příslušné informace o dostupnosti a rezervaci. Systém zpracování žádostí musí být schopen zpracovat alespoň zprávy podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí v případě, že mezi žádající stranou a stranou, která žádost zpracovává, existuje dohoda o poskytování služeb, které lze rezervovat nebo se na ně vztahuje povinná rezervace.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.9.1 *Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle systému zpracování rezervací žádost o dostupnost/rezervaci*

Možnost rezervace podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů, atd.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému, který je zpracovává, žádost o dostupnost/rezervaci konkrétního typu umístění v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí o rezervaci jsou:

- dotaz na dostupnost,
- žádost o rezervaci,
- žádost o částečné zrušení,
- žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána distribučnímu systému železničního podniku.

Datové prvky a informace obsažené ve zprávě použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s prvky stanovenými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,
- nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud existuje zvláštní dohoda s distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.9.2 Systém zpracování rezervací zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci

Pokud byla žádost o rezervaci míst platně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat distribučnímu systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci v požadovaném vlaku.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

- odpověď o dostupnosti,
- potvrzení žádosti o rezervaci,
- potvrzení žádosti o částečné zrušení,
- potvrzení žádosti o úplné zrušení,
- návrh náhrady,
- zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženou systémem zpracování žádostí v souladu s výše popsaným postupem.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

- buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III),
- nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.10 Řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým má železniční podnik, který žádosti zpracovává, vytvářet bezpečnostní prvky týkající se distribuce jeho produktů.

Tento základní parametr zajistí, aby železniční podniky a cestující získali v přiměřené době od železničního podniku, který žádosti zpracovává, informace o bezpečnosti a odkazy potřebné pro různé typy přepravních dokladů.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.10.1 Systém zpracování vytvoří bezpečnostní prvek pro elektronické doručování

Pokud železniční podnik vystaví přepravní doklad/rezervaci v souladu se smlouvou CIV, zaměstnanci výdejen a kanceláří předprodeje vlakových jízdenek, maloobchodní prodejci vlakových jízdenek nebo distribuční systém železničního podniku musí podat informace o bezpečnosti, které se vkládají do přepravního dokladu/rezervace.

Tento postup se provede, jakmile jsou údaje o stavu rezervace a prodejní transakci úspěšně odeslány distribučnímu systému sjednaných železničních podniků.

Uvedený postup a informace použité v jeho rámci musí být v souladu s:

- normou pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu, která je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod, který je uvedený v příloze II.

4.2.10.2 Systém zpracování vytvoří odkaz na dokumentaci určenou železničnímu podniku pro elektronické doručení

Pokud železniční podnik vystaví přepravní doklad/rezervaci v souladu se smlouvou CIV, zaměstnanci výdejen a kanceláří předprodeje vlakových jízdenek, maloobchodní prodejci vlakových jízdenek nebo distribuční systém železničního podniku musí vystavit odkaz na dokumentaci k dohledání přepravního dokladu/rezervace a všechny informace týkající se přepravního dokladu musí vložit do svého distribučního systému.

Tento postup se provede, jakmile jsou údaje o stavu rezervace a prodejní transakci úspěšně odeslány distribučnímu systému sjednaných železničních podniků.

Uvedený postup a informace použité v jeho rámci musí být v souladu s:

- normou pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu, která je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod, který je uvedený v příloze II.

4.2.10.3 Systém zpracování vytvoří odkaz na soubor určený cestujícímu pro elektronické doručení

Pokud železniční podnik vystaví přepravní doklad/rezervaci v souladu se smlouvou CIV, musí zaměstnanci výdejen a kanceláří předprodeje vlakových jízdenek, maloobchodní prodejci vlakových jízdenek nebo distribuční systém železničního podniku vystavit odkaz na dokumentaci a uvést ho v přepravním dokladu/rezervaci.

Tento postup se provede, jakmile jsou údaje o stavu rezervace a prodejní transakci úspěšně odeslány distribučnímu systému sjednaných železničních podniků.

Uvedený postup a informace použité v jeho rámci musí být v souladu s:

- normou pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu, která je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod, který je uvedený v příloze II.

4.2.11 Dodání produktu zákazníkovi po jeho zakoupení (plnění)

Tento základní parametr stanoví všechny možné přímé a nepřímé způsoby plnění spojené s přepravním dokladem a/nebo rezervací a druhem nosiče informací (např. papír).

Tento základní parametr zajistí, aby vydavatel nebo prodejce přepravních dokladů vystavoval přepravní doklady podle norem, které zajišťují interoperabilitu mezi železničními podniky. Pro účely vydávání přepravních dokladů pro mezinárodní a zahraniční prodej musí železniční podniky použít alespoň jeden ze způsobů plnění uvedených v kapitole 4.2.11.1 Plnění – přímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej a v kapitole 4.2.11.2 Plnění – nepřímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují alespoň na tarify pro mezinárodní a zahraniční prodej.

4.2.11.1 Plnění – přímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej

Tento postup je alternativním postupem k postupu 4.2.11.2 Plnění – nepřímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej.

Železniční podnik musí přijímat přinejmenším přepravní doklady v souladu s definicí v technickém dokumentu B.6 (viz příloha III) kromě případů, kdy přepravní doklad není přiměřený pro uskutečňovanou cestu, kdy má železniční podnik přiměřené důvody pro podezření z podvodu a kdy přepravní doklad není používán v souladu s přepravními podmínkami podle kapitoly 4.2.4.

Hlavní druhy vydaných přepravních dokladů jsou uvedeny v technickém dokumentu B.6 přílohy III:

- přepravní doklad (jízdenka) a rezervace,
- pouze přepravní doklad,
- pouze rezervace,
- příplatky,
- doplatek,
- změna trasy,
- palubní vstupenka,
- zvláštní jízdné spojené s vnitrostátními železničními průkazy,
- skupinový přepravní doklad,
- různé druhy mezinárodních železničních průkazů,
- poukaz pro doprovod přepravovaného automobilu,
- cestovní poukaz na náhradu škody.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v souladu s technickou dokumentací:

- B.6 (viz příloha III).

4.2.11.2 Plnění – nepřímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej

Tento postup je alternativním postupem k postupu 4.2.11.1 Plnění – přímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej.

Pokud železniční podnik provádí prodej pomocí nepřímého plnění jedním z následujících způsobů, musí používat tyto normy:

- elektronické doručení v souladu s CIV („přepravní doklad při odjezdu“),
- „prokázání na základě seznamu“ v souladu s CIV,
- přepravní doklad ve formátu A4 v souladu s CIV doručení pomocí e-mailu.

Hlavními druhy výše uvedených přepravních dokladů jsou:

- otevřená jízdenka (pouze doprava),
- otevřená jízdenka + rezervace (doprava a rezervace),
- otevřená jízdenka + příplatek (doprava a příplatek),
- otevřená jízdenka + rezervace + příplatek (doprava, rezervace a příplatek),
- přepravní doklad za globální cenu (doprava a rezervace).

Výše uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v souladu s následující technickou dokumentací:

- B.6 (viz příloha III),
- B.7 (viz příloha III),
- norma pro evropský „přepravní doklad při odjezdu“ a evropské „prokázání na základě seznamu“ je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod a je uvedený v příloze II.

4.2.11.3 Plnění – přímé – vnitrostátní prodej

Toto je otevřený bod (viz příloha II).

4.2.11.4 Plnění – nepřímé – vnitrostátní prodej

Toto je otevřený bod (viz příloha II).

4.2.12 Poskytování informací v prostoru stanice

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým provozovatel stanice poskytne zákazníkovi informace o jízdě vlaku v prostoru stanice.

Tato ustanovení se použijí, pouze pokud došlo k obnově, významné modernizaci nebo nové instalaci zařízení pro hlasová oznámení a/nebo displejových systémů.

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí přinejmenším ve stanicích, ve kterých zastavují vlaky mezinárodní dopravy.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.12.1 Provozovatel stanice informuje zákazníky ve stanici

Pokud jde o informace o odjezdech vlaků, poskytnou provozovatelé stanic zákazníkům ve stanicích následující informace o odjezdech vlaků:

- druh a/nebo číslo vlaku,
- cílová(é) stanice,
- případně také nácestnou(é) stanicí(e),
- nástupiště nebo kolej,
- čas odjezdu podle jízdního řádu.

V případě, že dojde ke změně informací o odjezdech vlaků, poskytnou provozovatelé stanic ve stanicích alespoň tyto informace o vlacích:

- druh a/nebo číslo vlaku,
- cílová(é) stanice,
- čas odjezdu podle jízdního řádu,
- odchylka od jízdního řádu.

Pokud jde o informace o příjezdech vlaků do cílové stanice, poskytne provozovatel stanice alespoň následující informace:

- výchozí stanice,
- čas příjezdu do cílové stanice,
- druh a/nebo číslo vlaku,
- příjezdové nástupiště nebo kolej,

V případě odchylky od jízdního řádu při příjezdu vlaku do cílové stanice poskytne provozovatel stanice o těchto vlacích alespoň následující informace:

- druh a/nebo číslo vlaku,
- výchozí stanice,
- čas příjezdu podle jízdního řádu,
- odchylka od jízdního řádu.

Odchylky od jízdního řádu zahrnují:

- významná zpoždění,
- změnu koleje nebo nástupiště,
- úplné nebo částečné zrušení spoje,
- odklon vlaku.

Provozovatel stanice rozhodne podle dohod s železničními podniky a/nebo provozovateli infrastruktury o:

- druhu informačního systému (displej a/nebo hlasové oznámení),
- okamžiku, kdy bude informace poskytnuta,
- umístění ve stanici, kde bude informační systém instalován.

V souladu se smluvním ujednáním železniční podniky a/nebo provozovatelé infrastruktury včas poskytnou provozovateli stanice informace o změnách.

4.2.13 *Poskytování informací v prostoru pro automobily*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik poskytne informace o jízdě vlaku v prostoru pro automobily.

Tato ustanovení se vztahují na nová, obnovená nebo zmodernizovaná kolejová vozidla, pokud jsou obnoveny nebo instalovány informační systémy (hlasová oznámení a/nebo displeje).

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují přinejmenším na všechny vlaky, které poskytují mezinárodní služby.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.13.1 Železniční podnik informuje cestující ve vlaku

Železniční podnik poskytne cestujícím ve vlaku:

- ve stanici v místě odjezdu a hlavních nácestných stanicích tyto informace:
- druh a/nebo číslo vlaku,
- místo(a) konečného určení,
- pokud je to možné, nácestné stanice,
- významné zpoždění,
- důvody zpoždění, pokud jsou známy.

Před příjezdem do všech nácestných stanic:

- další zastávka (název stanice).

Před příjezdem do hlavní nácestné stanice a cílové stanice:

- další zastávka (název stanice),
- plánovaný čas příjezdu,
- předpokládaný čas příjezdu a/nebo jiné informace o zpoždění,
- další hlavní přípoje (dle uvážení železničního podniku).

Železniční podnik rozhodne o:

- druhu informačního systému (displej a/nebo hlasová oznámení),
- okamžiku, kdy bude informace poskytnuta,
- umístění ve vlaku, kde bude informační systém instalován.

4.2.14 Příprava vlaku

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury o tom, že vlak je připraven vstoupit na železniční síť, jakmile byly splněny úkony spojené s odjezdem vlaku uvedené v kapitole 4.2.3.3 OPE TSI nebo pokud bylo změněno číslo vlaku.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny vlaky železničního podniku.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.14.1 Zpráva „vlak připraven“ týkající se všech vlaků

Železniční podnik musí zaslat provozovateli infrastruktury zprávu „vlak připraven“ pokaždé, kdy je vlak připraven poprvé vstoupit na železniční síť, pokud ovšem podle vnitrostátních předpisů nepřijímá provozovatel infrastruktury jako zprávu „vlak připraven“ jízdní řád. Ve druhém případě musí železniční podnik informovat provozovatele infrastruktury a případně také provozovatele stanice, pokud vlak není připraven co nejdříve.

Zprávy musí přinejmenším obsahovat:

- číslo vlaku a/nebo číslo trasy,
- sdělení, že vlak je připraven, které značí, že vlak je připraven a může vyjet.

Další údaje, jako jsou:

- výchozí bod trasy společně s časem požadovaného odjezdu na trasu,
- cíl trasy spolu s časem, kdy má navrhovaný vlak přijet do místa svého určení,

mohou být zaslány v téže zprávě.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „vlak připraven“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.15 *Informace o jízdě vlaku a prognóza jízdy vlaku*

Tento základní parametr stanoví informace o jízdě vlaku a prognózu jízdy vlaku. Předepisuje způsob, jakým si provozovatel infrastruktury a železniční podnik jakož i železniční podnik a provozovatel stanice mezi sebou vyměňují informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku.

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým musí provozovatel infrastruktury ve vhodnou dobu zaslat informace o jízdě vlaku železničnímu podniku a navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku.

Informace o jízdě vlaku slouží k poskytování podrobných informací o aktuálním stavu vlaku ve smluvně dohodnutých místech hlášení.

Prognóza jízdy vlaku slouží k poskytování informací o předpokládaném čase příjezdu do smluvně dohodnutých míst prognózy. Zprávu musí zaslat provozovatel infrastruktury železničnímu podniku a navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku. Železniční podniky a/nebo provozovatelé infrastruktury dodají v souladu se smluvním ujednáním včas provozovateli stanice informace o prognóze jízdy vlaku.

Místa hlášení o jízdě vlaku jsou uvedena ve smlouvě o trase.

Tento základní parametr popisuje obsah zprávy, ale nepředepisuje postup pro vytvoření prognózy jízdy vlaku.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny vlaky železničního podniku.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.15.1 Informace o jízdě všech vlaků

Provozovatel infrastruktury zašle železničnímu podniku zprávu „informace o jízdě vlaku“. Tento postup se provede, jakmile vlak dosáhne smluvně dohodnutých míst hlášení, ve kterých mají být poskytnuty informace o jízdě vlaku. Dohodnutým místem hlášení může být, mimo jiné, místo předání, stanice nebo cílový bod vlaku.

Zpráva musí přinejmenším obsahovat tyto informace:

- číslo vlaku a/nebo číslo trasy (identifikace vlaku),
- plánovaný čas a skutečný čas v dohodnutém místě hlášení,
- identifikace místa hlášení,
- stav vlaku v místě hlášení (příjezd, odjezd, průjezd, odjezd z výchozí stanice, příjezd do cílové stanice/bodu).

Další údaje, jako jsou:

- časová odchylka od stanoveného času podle jízdního řádu (v minutách),
- důvod zpoždění, pokud je k dispozici,

mohou být zaslány v téže zprávě.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se „zprávou o informacích o jízdě vlaku“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.15.2 Prognóza jízdy všech vlaků

Provozovatel infrastruktury musí zaslat železničnímu podniku zprávu „prognóza jízdy vlaku“.

Tento postup se provede, jakmile vlak dosáhne smluvně dohodnutých míst hlášení, ve kterých má být učiněna prognóza. Dohodnutým místem pro učinění prognózy může být mimo jiné místo předání nebo stanice. Prognózu jízdy vlaku lze také odeslat před jízdou vlaku. Pokud dojde mezi dvěma místy hlášení k dalším zpožděním, musí železniční podnik a provozovatel infrastruktury smluvně definovat mezní úroveň, kdy je třeba zaslat původní nebo novou prognózu. Pokud zpoždění není známo, musí provozovatel infrastruktury poslat „zprávu o narušení provozu“ (viz kapitola 4.2.16 informace v případě narušení provozu).

Zpráva o prognóze jízdy vlaku musí obsahovat předpokládaný čas příjezdu do dohodnutých míst prognózy.

Železniční podniky a/nebo provozovatelé infrastruktury dodají v souladu se smluvním ujednáním včas provozovateli stanice informace o prognóze jízdy vlaku.

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu dalšímu navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku.

Zpráva musí přinejmenším obsahovat tyto informace:

- číslo vlaku a/nebo číslo trasy (identifikace vlaku),
- Pro každé dohodnuté místo prognózy:
 - plánovaný čas a předpokládaný čas,
 - identifikace dohodnutého místa prognózy,
 - stav vlaku v dohodnutém místě prognózy (příjezd, odjezd, průjezd, příjezd do místa konečného určení).

Další údaje, jako jsou:

- předpokládaná časová odchylka od stanoveného času podle jízdního řádu (v minutách),
- důvod zpoždění, pokud je k dispozici,

mohou být odeslány v téže zprávě.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se „zprávou o prognóze jízdy vlaku“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany v tomto smyslu uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.16 Informace v případě narušení provozu

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým si železniční podnik a provozovatel infrastruktury vyměňují informace v případě narušení provozu.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny vlaky železničního podniku.

Údaje o narušení provozu musí být za účelem vyřizování stížností cestujících k dispozici železničním podnikům, prodejším přepravních dokladů a/nebo oprávněným veřejným subjektům po dobu nejméně dvanácti měsíců po vypršení platnosti těchto údajů.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.16.1 Obecné poznámky

Železniční podnik informuje provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaků, jak je definováno v kapitole 4.2.3.3.2 OPE TSI.

Pokud dojde k přerušení jízdy vlaku, zašle provozovatel infrastruktury zprávu „jízda vlaku přerušena“ specifikovanou níže.

4.2.16.2 Zpráva „jízda vlaku přerušena“ týkající se všech vlaků

Pokud je jízda vlaku přerušena, předá provozovatel infrastruktury tuto zprávu na něj navazujícímu provozovateli infrastruktury a železničnímu podniku (železničním podnikům).

Pokud je známa délka zpoždění, musí provozovatel infrastruktury poslat zprávu „prognóza jízdy vlaku“ (viz kapitola 4.2.15.2 Prognóza jízdy vlaku).

Hlavními datovými prvky této zprávy jsou:

- číslo trasy a/nebo číslo vlaku (identifikace vlaku),
- identifikace polohy na základě další polohy podle referenčního souboru míst,
- čas začátku přerušení,
- datum a čas odjezdu z tohoto místa podle jízdního řádu,
- kód udávající důvod přerušení a/nebo popis přerušení.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „jízda vlaku přerušena“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany v tomto smyslu uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17 Poskytování krátkodobých údajů o jízdám vlaků

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým by měly být vyřizovány krátkodobé žádosti o trasu mezi „stranou žádající o přístup“ („Access party“, „AP“) a provozovatelem infrastruktury. Tyto požadavky jsou platné pro všechny krátkodobé žádosti o trasu.

Tento základní parametr nezahrnuje otázky řízení dopravy. Časový limit mezi krátkodobými trasami a změnami trasy v rámci řízení dopravy podléhá místním dohodám. V případech, kdy je třeba uplatnit krátkodobou žádost o trasu (např. u zvláštního nebo dodatečně zavedeného vlaku), musí být žádost o krátkodobou trasu umožněna. Za tímto účelem musí AP žádající o krátkodobou trasu poskytnout provozovateli infrastruktury všechny potřebné informace o tom, kdy a kudy je potřeba, aby vlak jel, a společně s tím související údaje.

Na evropské úrovni není stanoven žádný minimální časový rámec. V prohlášení o dráze mohou být minimální časové rámce stanoveny.

Každý provozovatel infrastruktury zodpovídá za vhodnost trasy na své infrastruktuře a železniční podnik je povinen překontrolovat charakteristiky vlaku s hodnotami uvedenými v návrhu trasy pro trasu, kterou má smluvně dojednanou.

Níže jsou uvedeny různé možné modelové situace:

- modelová situace A: AP kontaktuje všechny dotčené provozovatele infrastruktury přímo (případ A) nebo prostřednictvím jednoho prodejního místa (*One Stop Shop*) (případ B), aby zorganizoval trasy pro celou dobu jízdy. V tomto případě musí AP vlak také po celou dobu jízdy provozovat.
- modelová situace B: Každá AP podléhající se na přepravní jízdě kontaktuje místní provozovatele infrastruktury přímo nebo prostřednictvím OSS, aby si vyžádala trasu pro úsek jízdy, na kterém zajišťuje provoz vlaku.

V obou situacích postup rychlé žádosti o trasu probíhá na základě dialogu mezi AP a provozovatelem infrastruktury a zahrnuje tyto zprávy:

- zpráva „žádost o trasu“,
- zpráva „návrh trasy“,
- zpráva „trasa není k dispozici“,
- zpráva „trasa potvrzena“,
- zpráva „údaje o trase odmítnuty“,
- zpráva „trasa zrušena“,
- zpráva „rezervovaná trasa není k dispozici“,
- zpráva „potvrzení o přijetí“.

V případech, kdy již bylo o trasu požádáno a trasa byla přidělena, není nutné žádost o trasu opakovat, pokud ovšem zpoždění nepřesáhne hodnotu, která je smluvně ujednána mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury, nebo pokud se složení vlaku nezmění tak, že to činí stávající žádost o trasu neplatnou.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na nakládání s trasou a týkají se všech vlaků železničního podniku, ale pouze v případě, že zúčastněné strany využívají k rychlým žádostem o trasu telematické aplikace ve smyslu přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

V takovém případě tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.17.1 Zpráva „žádost o trasu“

Tuto zprávu zašle AP provozovateli infrastruktury a zpráva musí obsahovat tyto informace:

- AP, která žádost o trasu podává,
- bod odjezdu: počáteční bod trasy,
- čas odjezdu z počátečního bodu trasy: požadovaný čas odjezdu trasy,
- konečný bod trasy: požadované místo určení vlaku v trase,
- čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak dorazit do svého místa určení,
- požadovaný úsek cesty,
- mezilehlý bod nebo jiná určená místa podél navrhované trasy spolu s časem příjezdu a časem odjezdu z mezilehlého bodu. Pokud tato položka není vyplněná, znamená to, že vlak nebude v tomto místě zastavovat,
- dohodnuté a potřebné vybavení vlaku/údaje pro úsek cesty,
- maximální povolená rychlost vlaku,
- maximální rychlost v rámci uvedeného(ných) systému(ů) řízení vlaků (vnitrostátní a mezinárodní, např. LZB, ETCS),
- u každého hnacího vozidla: řada hnacího vozidla, technický typ,
- postrkové hnací vozidlo (řada hnacího vozidla, technický typ),
- řídicí vůz (DVT),
- celková délka,
- celková hmotnost,
- maximální nápravový tlak
- hrubá hmotnost na metr délky,
- brzdný účinek (což představuje úroveň účinné brzdné síly),
- typ brzdy (pro uvedení využití elektromagnetické brzdy),
- určený vlakový zabezpečovač (vnitrostátní a mezinárodní),
- přemostění záchranné brzdy,
- rádiový systém (např. GSM-R),
- speciální zásilky (*special consignment*, SC),
- průjezdný průřez,
- jakékoli další technické podmínky, které se liší od standardních rozsahů (např. překročený průjezdný průřez),
- kategorie vlaku,
- jakékoli další konkrétní údaje požadované na místní nebo vnitrostátní úrovni pro zpracování žádosti o trasu,
- definice činností, které mají být provedeny na trase v daném místě průjezdu,

- kód železničního podniku, který odpovídá za jízdu vlaku na aktuálním úseku cesty,
- kód provozovatele infrastruktury, který odpovídá za vlak na příslušném úseku cesty,
- kód železničního podniku a provozovatele infrastruktury pro další úsek jízdy vlaku, kde je to vhodné.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „žádost o trasu“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.2 Zpráva „návrh trasy“

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu žádající AP jako odpověď na její žádost o trasu, přičemž zpráva musí obsahovat tyto hlavní údaje:

- AP, která žádost o trasu podává,
- bod odjezdu trasy: počáteční bod trasy,
- čas odjezdu z počátečního bodu trasy: požadovaný čas odjezdu trasy,
- konečný bod trasy: požadované místo určení vlaku v trase,
- čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak dorazit do místa svého určení,
- požadovaný úsek cesty,
- nácestné stanice nebo jiná určená místa podél navrhované trasy spolu s časem příjezdu do místa průjezdu a časem odjezdu z místa průjezdu. Pokud tato položka není vyplněná, znamená to, že vlak nebude v tomto místě zastavovat,
- dohodnuté a nezbytné vybavení vlaku/údaje pro úsek cesty,
- maximální povolená rychlost vlaku,
- maximální rychlost v rámci uvedeného(ných) systému(ů) vlakového zabezpečovače (vnitrostátní a mezinárodní, např. LZB, ETCS),
- u každého hnacího vozidla: řada hnacího vozidla, technický typ,
- postrkové hnací vozidlo (řada hnacího vozidla, technický typ),
- řídicí vůz (driving vehicle trailer - DVT),
- celková délka,
- celková hmotnost,
- maximální hmotnost na nápravu,
- hrubá hmotnost na metr délky,
- brzdný účinek (což představuje úroveň účinné brzdné síly),

- typ brzdy (pro uvedení využití elektromagnetické brzdy),
- určený vlakový zabezpečovač (vnitrostátní a mezinárodní),
- přednostní použití nouzové brzdy,
- radiový systém (např. GSM-R),
- mimořádné zásilky (*special consignment*, SC),
- průjezdný průřez,
- jakékoli další technické podmínky, které se liší od běžných rozsahů (např. překročený průjezdný průřez),
- kategorie vlaku,
- jakékoli další konkrétní údaje požadované na místní nebo vnitrostátní úrovni pro zpracování žádosti o trasu,
- definice činností, které mají být provedeny na trase v daném mezilehlém bodě trasy,
- kód železničního podniku, který odpovídá za jízdu vlaku na aktuálním úseku cesty,
- kód provozovatele infrastruktury, který odpovídá za vlak na příslušném úseku cesty,
- kód železničního podniku a provozovatele infrastruktury pro další úsek cesty, pokud je to vhodné.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „návrh trasy“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.3 Zpráva „trasa není k dispozici“

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu žadající AP jako odpověď na její žádost o trasu v případě, že trasa není k dispozici:

- místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,
- cíl trasy,
- čas odjezdu z počátečního bodu trasy: čas požadovaného odjezdu na trasu,
- sdělení, že trasa není k dispozici,
- důvod, proč trasa není k dispozici.

Společně s touto zprávou nebo co možná nejdříve musí provozovatel infrastruktury železničnímu podniku zaslat, aniž by o to železniční podnik musel žádat, alternativní návrh (zprávu „údaje o trase“).

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „trasa není k dispozici“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.4 Zpráva „trasa potvrzena“

Žadající AP použije pro objednání/potvrzení trasy navržené provozovatelem infrastruktury tuto zprávu:

- číslo trasy pro účely identifikace trasy,
- místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,
- cíl trasy,
- čas odjezdu z počátečního bodu trasy: čas požadovaného odjezdu na trasu,
- konečný bod trasy: místo určení vlaku na požadované trase,
- čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak přijet do místa svého určení,
- údaj o tom, že AP navrhovanou trasu přijímá.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „trasa potvrzena“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.5 Zpráva „údaje o trase odmítnuty“

Žadající AP použije pro odmítnutí údajů o trase navržených příslušným provozovatelem infrastruktury tuto zprávu:

- číslo trasy pro účely identifikace trasy,
- sdělení, že AP nepřijímá údaje o trase,
- důvod odmítnutí trasy nebo žádosti AP o změnu,
- místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,
- cíl trasy,
- čas odjezdu z počátečního bodu trasy: čas požadovaného odjezdu na trasu,
- konečný bod trasy: požadované místo určení vlaku na trase,
- čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak dorazit do svého místa určení.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „údaje o trase odmítnuty“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Ke stejnému účelu mohou být použity také jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.6 Zpráva „trasa zrušena“

Ke zrušení trasy, kterou si objednala, použije AP tuto zprávu:

- číslo trasy pro účely identifikace trasy,
- úsek cesty, který má být zrušen,
- sdělení, že trasa se ruší,
- původní místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,
- cíl trasy,
- čas odjezdu z výchozího bodu trasy: čas, kdy byl odjezd na trasu požadován,
- původní konečný bod trasy: místo určení vlaku na požadované trase,
- čas příjezdu do původního konečného bodu trasy: čas, kdy měl navrhovaný vlak přijet do svého místa určení.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „trasa zrušena“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.7 Zpráva „potvrzení o přijetí zprávy“

Tuto zprávu si zašlou provozovatel infrastruktury a AP, pokud není možné zaslat požadovanou odpověď na jakoukoli z výše uvedených zpráv do 5 minut:

- zpráva „potvrzení o přijetí zprávy“: značí, že její odesílatel obdržel zprávu a zachová se, jak je třeba.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „potvrzení o přijetí zprávy“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.8 Zpráva „rezervovaná trasa není k dispozici“

Provozovatel infrastruktury vyrozumí pomocí této zprávy AP o tom, že rezervovaná trasa již není k dispozici. Trasa přestala být k dispozici ze závažného důvodu, např. z důvodu vážného narušení. Obsah zprávy:

- číslo trasy,
- číslo plánovaného vlaku, pro který trasa již není k dispozici (pokud již provozovatel infrastruktury tento údaj zná),
- původní místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,
- cíl trasy,
- čas odjezdu z původního bodu trasy: čas, kdy byl odjezd na trasu požadován,

- původní konečný bod trasy: místo určení vlaku na požadované trase,
- čas příjezdu do původního konečného bodu trasy: čas, kdy měl navrhovaný vlak přijet do svého místa určení,
- sdělení příčiny.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „rezervovaná trasa není k dispozici“ v technické dokumentaci:

- B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.18 Kvalita údajů a informací týkajících se této TSI

4.2.18.1 Požadavky

Pokud jde o kvalitu údajů a informací v celé TSI, je nutné za účelem splnění požadavků této TSI dodržovat následující pravidla.

Všichni, kterým je tato TSI určena, jsou odpovědní za zpřístupnění aktuálních, logických, přesných a úplných údajů ve vhodnou dobu a ve vhodném formátu ostatním železničním podnikům nebo provozovatelům infrastruktury nebo třetí straně. Každý subjekt, kterému je tato TSI určena, je odpovědný za zveřejnění aktuálních, soudržných, přesných a úplných informací ve vhodnou dobu a s vhodným obsahem zákazníkům (cestujícím) nebo ostatním železničním podnikům nebo provozovatelům infrastruktury nebo třetí straně.

Pokud jsou údaje nebo informace použity za účelem splnění požadavků několika základních parametrů této TSI zároveň, subjekty, kterým je tato TSI určena, zajistí, aby údaje nebo informace sdílené mezi uvedenými několika základními parametry byly používány logicky (např. je třeba zajistit souvislost mezi i) jízdním řádem a informacemi o tarifech nebo ii) mezi informacemi o tarifech a informacemi o rezervacích).

Pokud informace nebo údaje poskytuje několik subjektů, kterým je tato TSI určena, společně zajistí, aby části společně poskytnutých údajů nebo informací byly aktuální, logické, přesné, úplné a kompatibilní (příklad: údaje o jízdním řádu poskytnuté železničním podnikem A a železničním podnikem B musí být harmonizované, aby se zajistilo, že si údaje na hranicích odpovídají atd.).

Pokud jsou za účelem splnění požadavků této TSI použity referenční údaje nebo referenční informace, subjekty, kterým je tato TSI určena, zaručí souvislost mezi referenčními údaji nebo informacemi a údaji nebo informacemi použitými v základních parametrech této TSI (příklad: je třeba zajistit souvislost i) mezi referenčními kódy míst na trase a informacemi o jízdě vlaku nebo ii) mezi referenčními kódy železničních podniků a plněním atd.).

Kvalita údajů nebo informací poskytnutých subjekty pro účely této TSI musí být taková, aby to subjektům, kterým je tato TSI určena, umožnilo vydávat přepravní doklady, jak je uvedeno v článku 10 nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Kvalita údajů nebo informací poskytnutých subjekty pro účely této TSI musí dosahovat potřebné úrovně pro to, aby subjekty, kterým je tato TSI určena, mohly poskytovat informace, jak je uvedeno v článku 10 a v příloze II nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

4.2.19 Různé referenční soubory a databáze

4.2.19.1 Referenční soubory

Pro provoz osobních vlaků na evropské síti musejí být všem poskytovatelům služeb (provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, oprávněným třetím stranám a provozovatelům stanic) dostupné a zpřístupněné níže uvedené referenční soubory. Údaje v nich obsažené musejí vždy odrážet aktuální stav.

Evropská agentura pro železnice bude centrálně ukládat a uchovávat jedinečné kódy pro tyto referenční údaje:

- referenční soubor kódů pro všechny provozovatele infrastruktury, železniční podniky, provozovatele stanic, poskytovatele služeb,
- referenční soubor kódů lokalit,
- referenční soubor všech stávajících systémů řízení vlaků,
- referenční soubor všech typů lokomotiv,
- referenční soubor všech evropských opraven,
- referenční soubor evropských rezervačních systémů,
- referenční soubor kódů pro účely výměny jízdních řádů,
- referenční soubor kódů pro účely výměny údajů o tarifech,
- katalog datových souborů – zpráv,
- adresář číselníků,
- jakékoli další soubory a číselníky, které jsou potřebné pro použití technické dokumentace v přílohách (budou stanoveny během fáze 1).

Pokud se referenční soubor již používá v rámci TAF TSI (subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“), musí se vývoj a použití tohoto souboru co nejvíce přibližovat provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

4.2.19.2 Další požadavky na databáze

Tato kapitola shrnuje další požadavky na databáze. Tyto požadavky jsou následující:

1. Ověřování

Každá databáze musí podporovat ověřování uživatelů systémů před umožněním přístupu k databázi.

2. Zabezpečení

Každá databáze musí mít zabezpečení ve smyslu kontroly přístupu k databázi. Šifrování samotného obsahu databáze není požadováno.

3. ACID

Každá databáze musí zaručovat vlastnosti ACID (*Atomicity, Consistency, Isolation, Durability*, tj. atomicita, shoda, oddělitelnost, stálost).

4. Kontrola přístupu

Každá databáze musí umožňovat přístup k datům uživatelům nebo systémům majícím příslušné oprávnění. Kontrola přístupu musí být zajištěna až do úrovně jednotlivých atributů datových záznamů. Databáze musí umožňovat nakonfigurování uživatelských přístupových práv pro vkládání, aktualizaci nebo mazání datových záznamů.

5. Dohledávání

Každá databáze musí podporovat evidenci všech činností prováděných s databází, aby se umožnilo podrobné dohledání vložených dat (kdo kdy jakou změnu obsahu databáze provedl).

6. Strategie uzamčení

Každá databáze musí používat strategii uzamčení, která umožňuje přístup k datům, i když jiní uživatelé současně provádějí úpravu záznamů.

7. Přístup více uživatelů

Každá databáze musí zajistit současný přístup více uživatelů a systémů k datům.

8. Spolehlivost

Databáze musí být natolik spolehlivá, aby zaručovala požadovanou dostupnost.

9. Dostupnost

Databáze musí mít nezbytnou úroveň dostupnosti, která odpovídá povaze dat a na nich založených obchodních případech.

10. Udržovatelnost

Udržovatelnost databáze musí umožňovat dosažení požadované dostupnosti.

11. Bezpečnost

Databáze se samy o sobě nedotýkají bezpečnosti. Proto je bezpečnostní stránka irelevantní. To ovšem nic nemění na skutečnosti, že data – např. nesprávná nebo neaktuální – mohou mít vliv na bezpečnost provozu vlaku.

12. Kompatibilita

Každá databáze musí podporovat některý běžně rozšířený jazyk pro manipulaci s daty, např. SQL nebo XQL.

13. Funkce importu

Každá databáze musí být vybavena funkcí, která umožňuje import formátovaných dat, která lze použít k naplnění databáze namísto ručního zadávání.

14. Funkce exportu

Každá databáze musí být vybavena funkcí, která umožňuje vyexportování celého obsahu databáze nebo jeho části v podobě formátovaných dat.

15. Povinná pole

Každá databáze musí obsahovat povinná pole, která musejí být vyplněna, aby mohl být každý jednotlivý vkládaný záznam uznán jako platný záznam do databáze.

16. Kontroly věrohodnosti

Každá databáze musí umožňovat nakonfigurování kontrol věrohodnosti před uznáním vložení, aktualizace nebo výmazu datových záznamů.

17. Reakční doby

Každá databáze musí mít reakční dobu, která umožňuje uživatelům vkládat, aktualizovat nebo mazat datové záznamy včasným způsobem.

18. Otázky výkonnosti

Referenční soubory a databáze musí nákladově efektivním způsobem podporovat dotazy nezbytné pro efektivní realizaci všech příslušných jízd vlaků, na které se vztahují ustanovení této TSI.

19. Otázky kapacity

Každá databáze musí podporovat uchovávání důležitých dat o všech osobních vozech a/nebo síti. Kapacitu musí být možno jednoduše rozšířit (např. přidáním dalších paměťových kapacit a počítačů). Rozšíření kapacity si nesmí vyžádat náhradu subsystému.

20. Historická data

Databáze musí podporovat správu historických dat zpřístupněním dat, která již byla přesunuta do archivu.

21. Strategie zálohování

K dispozici musí být strategie zálohování, která zajistí, aby bylo možno obnovit kompletní obsah databáze za období až do výše posledních 24 hodin.

22. Komerční otázky

Pokud jde o použitý databázový systém, půjde o běžně komerčně dostupný (COTS) nebo volně šiřitelný (Open Source) produkt.

23. Ochrana osobních údajů

Databáze musí splňovat požadavky ochrany osobních údajů členského státu, v němž má sídlo společnost poskytující službu.

4.2.20 *Předávání dokumentů v elektronické podobě*

V kapitole 4.2.21 – Síť a komunikace – je popsána komunikační síť pro výměnu dat. Tato síť a popsané zabezpečení umožňují jakýkoli typ síťového přenosu, jako e-mail, přenos souboru (FTP, HTTP) apod. Strany účastníci se přenosu informací pak mohou rozhodnout o tom, jaký typ elektronického přenosu vybrat, a tím zajistit předávání dokumentů v elektronické podobě například přes FTP.

4.2.21 *Síť a komunikace*

4.2.21.1 *Obecná architektura*

Tento subsystém postupem času čeká rozmach a interakce velkého a komplexního interoperabilního železničního telematického společenství čítajícího tisíce subjektů (železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, třetí strany, jako jsou prodejci a orgány veřejné správy atd.), kteří spolu budou soutěžit a/nebo spolupracovat na plnění potřeb trhu.

Síťová a komunikační infrastruktura, o níž se bude toto interoperabilní železniční telematické společenství opírat, bude založena na společné „architektuře výměny informací“, kterou budou znát a kterou přijmou všechny zúčastněné strany.

Navrhovaná „architektura výměny informací“:

— je zkonstruována tak, aby sladila nesourodé informační modely prostřednictvím sémantické transformace dat vyměňovaných mezi jednotlivými systémy a prostřednictvím sjednocení rozdílů v protokolech na úrovni podnikových procesů a aplikací,

— má minimální dopad na existující IT architektury jednotlivých subjektů,

— chrání dosavadní investice do IT.

Architektura výměny informací upřednostňuje hlavně rovnocennou (peer-to-peer) interakci mezi všemi subjekty a přitom prostřednictvím souboru centralizovaných služeb zaručuje celkovou integritu a konzistentnost interoperabilního železničního společenství.

Model „peer-to-peer“ interakce umožňuje nejlepší rozdělení nákladů mezi jednotlivé partnery na základě skutečného využívání a povede obecně k menším problémům při rozšiřování.

4.2.21.2 *Síť*

Síť musí zajišťovat nezbytnou úroveň zabezpečení, zálohování, řízení provozu, statistických nástrojů, růstu šířky pásma, uživatelské přístupnosti a efektivního řízení.

Síť se v tomto případě rozumí způsob a filozofie komunikace, a nikoli fyzická síť.

Interoperabilita železničního systému je založena na společné „architektuře výměny informací“, kterou znají a přijímají všechny zúčastněné strany, což snižuje překážky a napomáhá vstupu nových subjektů, zejména zákazníků.

Nejprve se navazuje kontakt s centrálním datovým skladem, ze kterého lze získat metainformace, jako jsou data o totožnosti subjektu, která jsou v něm uložena, nebo kde lze ověřit bezpečnostní oprávnění. Poté probíhá rovnocenná (peer-to-peer) komunikace přímo mezi jednotlivými subjekty.

4.2.21.3 Protokoly

Pro vývoj je možné používat pouze protokoly náležející do soustavy internetových protokolů (běžně známé jako TCP/IP, UDP/IP apod.).

4.2.21.4 Zabezpečení

Vedle úrovně zabezpečení zaručené na úrovni sítě (viz kapitola 4.2.21.2. Sít) lze dosáhnout dodatečné úrovně zabezpečení citlivých dat použitím kombinace šifrování, certifikace a technologií VPN.

4.2.21.5 Šifrování

V závislosti na obchodních požadavcích lze pro přenos a uchovávání dat používat buď asymetrické, nebo symetrické šifrování. Pro tento účel je třeba zavést infrastrukturu veřejných klíčů (Public Key Infrastructure, PKI).

4.2.21.6 Centrální datový sklad

Centrální datový sklad musí být schopen pracovat s:

- metadaty, což jsou strukturovaná data popisující obsah zpráv,
- seznamem elektronických adres, kde mohou subjekty, jimž je tato TSI určena, umožnit dalším subjektům získat informace nebo data podle ustanovení této TSI,
- šifrováním,
- ověřováním,
- adresářem („telefonním seznamem“), který obsahuje všechny nezbytné informace o subjektech, které se podílejí na výměně zpráv a dat.

Pokud se centrální datový sklad používá ve spojení s TAF TSI, musí se vývoj a změny provádět tak, aby se co nejvíce přibližovaly provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

4.2.21.7 Společné rozhraní pro komunikaci mezi ŽP/PI (železničním podnikem/provozatелеm infrastruktury)

Společné rozhraní je povinné pro každý subjekt, který se chce zapojit do interoperabilního železničního společenství.

Společné rozhraní musí být schopno zvládat:

- formátování odchozích zpráv v souladu s metadaty,
- podepisování a šifrování odchozích zpráv,
- adresování odchozích zpráv,
- ověření pravosti příchozích zpráv,
- dešifrování příchozích zpráv,
- kontroly shody příchozích zpráv podle metadat,
- jednotný společný přístup k jednotlivým databázím.

Každá instance společného rozhraní musí mít přístup ke všem datům vyžadovaným podle TSI pro každý železniční podnik, provozovatele infrastruktury atd., bez ohledu na to, zda jsou příslušné databáze centrální, nebo individuální. Na základě ověření pravosti příchozích zpráv lze zavést minimální potvrzení (acknowledgement – ACK):

- i) kladné ACK, byla-li pravost uznána,
- ii) záporné NACK, nebyla-li pravost uznána.

Společné rozhraní používá informace v centrálním datovém skladu k řízení výše uvedených úkolů.

Pokud si subjekt zřídí místní repliku (místní „zrcadlo“) centrálního datového skladu, musí tento subjekt svými vlastními prostředky zajistit, aby místní replika byla přesná a aktuální kopie centrálního datového úložiště.

Pokud se společné rozhraní používá také v rámci TAF TSI, musí se vývoj a změny provádět tak, aby se co nejvíce přibližovaly provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

4.2.22 Zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy

Za účelem zabezpečení spojení mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy se na poskytování informací jiným druhům dopravy a výměnu informací s jinými druhy dopravy použijí následující normy:

- Pro výměnu informací o jízdních řádech mezi železničními podniky a ostatními druhy dopravy: normy EN 12896 („Transmodel“) a EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identification of Fixed Objects in Public transport“ (Identifikace pevných objektů ve veřejné dopravě)).
- Pro výměnu konkrétních údajů o jízdním řádu se použijí technické normy a protokoly XML založené na „Transmodelu“, a to zejména norma EN 15531 („SIRI“) pro výměnu údajů o jízdních řádech v reálném čase a norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT“) pro výměnu údajů o „zastávkách/stanicích“.
- Pro výměnu údajů o tarifech: tato norma je stále otevřeným bodem (viz příloha II – seznam otevřených bodů).

4.3 Funkční a technické specifikace rozhraní

Rozhraní subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ a rozhraní ostatních subsystémů jsou z hlediska technické kompatibility popsána v následujících odstavcích.

4.3.1 Rozhraní se subsystémem „kolejová vozidla“

Tabulka 1

Rozhraní se subsystémem „kolejová vozidla“

Rozhraní	Odkaz v TSI týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“	Odkaz v TSI subsystému „Kolejová vozidla“ konvenčního železničního systému
Displej zobrazovacího zařízení	4.2.13 Poskytování informací v prostoru pro automobily	4.2.5 Informace pro zákazníky (OOSPO)
Automatické hlasové oznámení	4.2.13 Poskytování informací v prostoru pro automobily	4.2.5 Informace pro zákazníky (OOSPO) 4.2.5.2 Vlakový dorozumivací systém

4.3.2 Rozhraní se subsystémem „využití telematiky v nákladní dopravě“

Tabulka 2

Rozhraní se subsystémem „využití telematiky v nákladní dopravě“

Rozhraní	Odkaz v TSI týkající se „využití telematiky v osobní dopravě“	Odkaz v TSI pro subsystém „využití telematiky v nákladní dopravě“ konvenčního železničního systému
Vlak připraven	4.2.14.1 Zpráva Vlak připraven pro všechny vlaky	4.2.3.5 Zpráva Vlak připraven
Prognóza jízdy vlaku	4.2.15.2 Zpráva „prognóza jízdy vlaku“ pro všechny vlaky	4.2.4.2 Zpráva Prognóza jízdy vlaku
Informace o jízdě vlaku	4.2.15.1 Zpráva „informace o jízdě vlaku“ pro všechny vlaky	4.2.4.3 Informace o jízdě vlaku
Jízda vlaku přerušena ŽP	4.2.16.2 Zpráva „jízda vlaku přerušena“ pro všechny vlaky	4.2.5.2 Jízda vlaku přerušena
Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu	4.2.17 Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu pro vlaky	4.2.2 Žádost o trasu
Společné rozhraní	4.2.21.7 Společné rozhraní pro komunikaci ŽP/PI	4.2.14.7 Společné rozhraní pro komunikaci ŽP/PI
Centrální datový sklad	4.2.21.6 Centrální datový sklad	4.2.14.6 Centrální datový sklad
Referenční soubory	4.2.19.1 Referenční soubory	4.2.12.1 Referenční soubory

4.4 **Provozní předpisy**

S ohledem na základní požadavky stanovené v kapitole 3 jsou provozní předpisy specifické pro subsystém upravený touto TSI stanoveny takto:

4.4.1 *Kvalita údajů*

Aby byla zabezpečena kvalita dat, odpovídá autor jakékoli TSI zprávy za správnost dat v ní obsažených v době odeslání zprávy. Jsou-li pro účely zajištění kvality k dispozici výchozí data z databází podle této TSI, musejí být tato data použita pro zajištění kvality dat.

Nejsou-li k dispozici výchozí data z databází stanovených podle této TSI, musí autor zprávy provést kontrolu kvality dat z vlastních zdrojů.

Součástí zabezpečení kvality dat jsou srovnání s daty z databází stanovených podle této TSI, jak je popsáno výše, plus případné logické kontroly, které mají zaručit včasnost a kontinuitu dat a zpráv.

Vysoká kvalita dat závisí na jejich vhodnosti pro zamýšlené použití, čímž se rozumí, že:

- jsou bezchybné: dostupné, přesné, včasné, kompletní, konzistentní s jinými zdroji apod.,
- mají požadované vlastnosti: jsou relevantní, komplexní, náležitě podrobné, snadno čitelné, snadno interpretovatelné apod.

Hlavní vlastnosti kvality údajů jsou:

- správnost,
- úplnost,
- konzistentnost,
- včasnost.

Správnost

Požadované informace (data) musejí být zachyceny co možná nejekonomičtěji. To je možné jedině tehdy, jsou-li primární data zaznamenávána, pokud je to možné, v jediném okamžiku. Proto by měla být primární data zadávána do systému co možná nejlépe jejich zdroji, aby mohla být kompletně použita při jakémkoli dalším zpracování.

Úplnost

Před zasláním zprávy je třeba zkontrolovat její úplnost a syntax oproti metadatům. Tím se zabrání zbytečnému posílání informací po síti.

Také u všech příchozích zpráv je zapotřebí zkontrolovat jejich úplnost oproti metadatům.

Konzistentnost

Obchodní pravidla musejí zaručovat konzistentnost. Měla by bránit dvojímu zadávání a jasně stanovit osobu odpovědnou za údaje.

To, jakým způsobem budou tato pravidla realizována v praxi, závisí na jejich složitosti. U jednoduchých pravidel postačují databázová omezení a spouštěcí mechanismy. V případě složitějších pravidel, která vyžadují údaje z různých tabulek, musí být zavedeny validační postupy, které kontrolují konzistentnost verze dat, než dojde k vygenerování dat pro rozhraní a uvedení nové verze dat do provozu. Musí být zaručeno, aby byl ověřen soulad přenesených dat se stanovenými obchodními pravidly.

Včasnost

Je důležité, aby informace byly poskytovány v pravý čas. Pokud dává podnět k uložení dat nebo odeslání zprávy přímo systém IT, není včasnost problémem, je-li systém navržen správně a vyhovuje-li potřebám obchodních procesů. Ve většině případů však dává podnět k odeslání zprávy provozovatel nebo přinejmenším informace od provozovatele. Pro splnění požadavků na včasnost je nutné, aby byla aktualizace dat prováděna co možná nejdříve, což by také zaručilo, že zprávy automaticky odesílané systémem obsahují aktuální data.

V rámci podrobných specifikací v oblasti IT je nutné se zabývat lhůtou pro odpověď na dotazy, pokud jde o různé aplikace a typy uživatelů. Všechny aktualizace a výměny dat se musejí provádět co možná nejdříve.

Měřítko kvality dat

Podrobné specifikace IT stanoví příslušná procenta pro:

- úplnost dat (procento datových polí, v nichž jsou zadány hodnoty) a konzistentnost dat (procento hodnot odpovídajících si mezi tabulkami/soubory/záznamy).
- včasnost dat (procento dat dostupných ve stanoveném prahovém termínu).
- požadovanou přesnost (procento uložených hodnot, které odpovídají skutečné hodnotě).

4.4.2 Provoz centrálního datového skladu

Funkce centrálního datového skladu jsou vymezeny v kapitole 4.2.21.6 Centrální datový sklad. Aby byla zaručena kvalita, měl by subjekt provozující centrální datový sklad odpovídat za aktualizaci a kvalitu metadat a adresáře i za správu přístupu. Kvalita metadat z hlediska úplnosti, konzistentnosti, včasnosti a přesnosti musí umožňovat správnou funkci pro účely této TSI.

4.5 Pravidla pro údržbu

Ve světle základních požadavků stanovených v kapitole 3 jsou pravidla pro údržbu specifická pro subsystém upravený touto TSI stanovena takto:

Kvalita dopravní služby musí být zaručena, i kdyby byla data poškozena nebo i kdyby došlo k úplné nebo částečné poruše zařízení pro zpracování dat. Je proto vhodné nainstalovat zdvojené systémy nebo počítače s mimořádně vysokou spolehlivostí, pro něž je zaručen nerušený provoz i během údržby.

Otázky údržby jednotlivých databází jsou zmíněny v kapitole 4.2.19.2 – Další požadavky na databáze, bodech 10 a 21.

4.6 Odborné kvalifikace

Odborné kvalifikace pracovníků potřebné pro provoz a údržbu subsystému a pro provádění této TSI jsou stanoveny takto:

Provádění této TSI nevyžaduje zcela nový hardwarový a softwarový systém s novými pracovníky. Splnění požadavků této TSI vede pouze ke změnám, aktualizacím nebo funkčním rozšířením provozu, které již zajišťují dosavadní pracovníci. Proto nejsou stanoveny žádné další požadavky ke stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům o odborných kvalifikacích.

Je-li to třeba, nemělo by se doplňující školení pracovníků omezit pouze na ukázkou obsluhy zařízení. Pracovníci musejí znát konkrétní úlohu, kterou hrají v celém dopravním procesu, a rozumět jí. Musí si být zejména vědomi toho, že je třeba, aby neustále podávali vysoký pracovní výkon, neboť to je rozhodujícím předpokladem spolehlivosti informací, jež budou v pozdější fázi zpracovávány.

Odborné kvalifikace potřebné pro řízení a provoz vlaků jsou stanoveny v TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“.

4.7 Zdravotní a bezpečnostní podmínky

Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto subsystému a na provádění této TSI jsou stanoveny takto:

Nejsou stanoveny žádné doplňující podmínky ke stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům o ochraně zdraví a bezpečnosti při práci.

4.8 Registry povolených typů vozidel a infrastruktury

Podle čl. 34 odst. 1 směrnice 2008/57/ES „agentura sestaví a vede registr typů vozidel povolených členskými státy k uvedení do provozu na železniční síti Evropského společenství“. Podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2008/57/ES „každý členský stát zajistí zveřejňování a aktualizaci registru infrastruktury“.

Vzhledem k tomu, že jsou tyto registry aktualizovány a zveřejňovány jednou ročně, nejsou pro subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ použitelné. Proto se tato TSI těchto registrů netýká.

5. PRVKY INTEROPERABILITY

5.1 Definice

Podle čl. 2 písm. f) směrnice 2008/57/ES se „prvky interoperability“ rozumějí „veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, pod sestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení“.

5.2 Seznam prvků

Prvků interoperability se týkají příslušná ustanovení směrnice 2008/57/ES.

Subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ neobsahuje žádné prvky interoperability.

Pro splnění požadavků této TSI je zapotřebí pouze standardní vybavení IT, bez jakéhokoli konkrétního zaměření na interoperabilitu v železničním prostředí. To platí pro použité hardwarové komponenty i pro standardní programové vybavení, jako jsou operační systém a databáze. Aplikační programové vybavení každého uživatele je individuální a může být přizpůsobeno a zdokonaleno podle skutečné individuální funkčnosti a potřeb. Navrhovaná „architektura aplikační integrace“ počítá s tím, že aplikace nemusejí být založeny na stejném interním informačním modelu. Aplikační integrace je definována jako proces, který umožňuje vzájemnou spolupráci nezávisle navržených aplikačních systémů.

5.3 Výkon a specifikace prvků interoperability

Viz kapitola 5.2, pro subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ není relevantní.

6. POSUZOVÁNÍ SHODY NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ PRVKŮ INTEROPERABILITY A OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

6.1 Prvky interoperability

6.1.1 Postupy posuzování

Pro TSI „využití telematiky v osobní dopravě“ není relevantní.

6.1.2 Modul

Pro TSI „využití telematiky v osobní dopravě“ není relevantní.

6.2 Subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“

Podle přílohy II směrnice 2008/57/ES jsou subsystémy rozčleněny na strukturální a provozní oblast. Posuzování shody je povinné pro TSI ve strukturální oblasti. Subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ náleží do funkční oblasti a tato TSI nestanoví žádné moduly pro posuzování shody.

7. PROVÁDĚNÍ

7.1 Úvod

Tato TSI se vztahuje na subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“. Tento subsystém je funkční podle přílohy II směrnice 2008/57/ES. Použití této TSI se proto neopírá o pojem nového, obnoveného nebo modernizovaného subsystému, jak je běžné v případech TSI týkajících se strukturálních subsystémů, kromě případů, kdy je to v TSI uvedeno.

Tato TSI se provádí ve třech fázích:

— fáze 1: podrobné specifikace v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán,

— fáze 2: vývoj,

— fáze 3: zavedení.

7.2 Fáze 1 – podrobné specifikace v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán

Fáze 1 jedna má tyto tři cíle:

1. Definovat systém výměny dat (dále jen „systém“), který zahrnuje společné součásti a propojení informačních a komunikačních systémů zúčastněných stran schopných plnit požadavky tohoto nařízení.

2. Takový systém potvrdit z hlediska technické a ekonomické proveditelnosti.

3. Vypracovat plán činností považovaných za nezbytné pro účely provádění systému, včetně mezníků pro sledování pokroku jeho provádění Komisí, Evropskou agenturou pro železnice, členskými státy a zúčastněnými stranami.

7.2.1 Projektové řízení fáze 1

Komise zřídí nejpozději do jednoho měsíce po vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie* řídicí výbor, který se skládá z

— subjektů zastupujících železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení 881/2004/ES („subjekty zastupující železniční odvětví“),

- zástupce prodejců přepravních dokladů,
- zástupce evropských cestujících,
- Evropské agentury pro železnice a
- Komise.

Tomuto řídicímu výboru bude společně předsedat a) Komise a b) osoba navržená subjekty zastupujícími železniční odvětví. Komise ve spolupráci s členy řídicího výboru vypracuje návrh jednacího řádu tohoto řídicího výboru, který řídicí výbor schválí. Přijatá rozhodnutí musejí být transparentní a doprovázená solidním technickým a ekonomickým zdůvodněním.

Členové řídicího výboru mohou řídicímu výboru navrhnout přizvání dalších organizací jako pozorovatelů, pokud k tomu jsou solidní technické a organizační důvody.

7.2.2 Úlohy a povinnosti

7.2.2.1 Zúčastněné strany

1. Projektový tým zřízený subjekty zastupujícími železniční odvětví, jehož členem je také zástupce prodejců přepravních dokladů, vypracuje na základě pracovního programu, který má schválit řídicí výbor, podrobné specifikace v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán.
2. Projektový tým musí zřídit nezbytné pracovní skupiny a spojit v nich odborné znalosti Evropské agentury pro železnice, železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, provozovatelů stanic, zástupců prodejců přepravních dokladů a zástupců cestujících.
3. Projektový tým musí vést celý projekt transparentně a všechny zápisy, dokumenty a výsledky projektového týmu a jeho pracovních skupin musí být trvale a plně přístupné Komisi a Evropské agentuře pro železnice.
4. Projektový tým musí řídicímu výboru jednou měsíčně zasílat zprávu o pokroku a musí brát plně v úvahu jeho rozhodnutí. Řídicí výbor schválí na svém zahajovacím zasedání strukturu a obsah zpráv o pokroku.
5. Projektový tým musí poskytovat železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury, provozovatelům stanic, zástupcům prodejců přepravních dokladů a cestujících informace a konzultovat s nimi. Věnuje zvláštní pozornost malým železničním podnikům a železničním podnikům, které nejsou členy subjektů zastupujících železniční odvětví, průběžně je informuje a konzultuje s nimi.
6. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé stanic, zástupci prodejců přepravních dokladů a cestujících projekt podpoří poskytováním informací a funkčních a technických odborných znalostí podle požadavků a na požádání projektového týmu.

7.2.2.2 Evropská agentura pro železnice

1. Evropská agentura pro železnice sleduje a vyhodnocuje vývoj podrobných specifikací v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán s cílem určit, zda bylo dosaženo stanovených cílů.
2. Evropská agentura pro železnice předloží Komisi doporučení týkající se podrobných specifikací v oblasti IT, plánu řízení a hlavního plánu.

7.2.2.3 Komise

1. Komise oznámí projektovému týmu seznam subjektů, které se mají na projektu podílet.

2. Po obdržení podrobných specifikací v oblasti IT, plánu řízení a hlavního plánu je Komise na základě doporučení Evropské agentury pro železnice posoudí a s ohledem na toto posouzení přijme nezbytná opatření pro změnu stávající TSI.
3. Komise bude členské státy informovat prostřednictvím výboru zřízeného v souladu s čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES.

7.2.3 Výsledky

Podrobné specifikace v oblasti IT musí popsat systém a jasně a jednoznačně označit způsob, jakým systém splňuje požadavky TSI subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ (TAP TSI). Vypracování těchto specifikací vyžaduje systematickou analýzu příslušných technických, provozních, ekonomických a institucionálních hledisek, o něž se opírá proces provádění TAP TSI. Proto výsledky musí zahrnovat, ale zároveň nesmí být omezeny na:

1. Funkční, technické a výkonnostní specifikace, související data, požadavky na rozhraní, bezpečnost a kvalitu.
2. Nástin globální architektury systému. Zde je nutné popsat způsob, jakým potřebné části navzájem komunikují a zapadají do sebe. Přitom je nutné vycházet z analýzy systémových konfigurací schopných sjednotit stávající vybavení IT a současně zajistit požadovanou funkčnost a výkon.

Hlavní plán musí zahrnovat:

1. Stanovení činností nezbytných pro úspěšné provádění systému.
2. Plán přechodu zahrnující několik fází, které budou průběžně přinášet ověřitelné a hmatatelné výsledky, přičemž je třeba postupovat od stávajícího rámce informací zúčastněných stran a komunikačních systémů k samotnému systému.
3. Podrobný plán mezních bodů
4. Posouzení rizika rozhodujících fází hlavního plánu.
5. Posouzení nákladů na celý životní cyklus (*lifecycle costs*, LCC) spojených se zavedením a provozem systému společně s plánem dalších investic a příslušnou analýzou nákladů a přínosů.

Řízení musí zahrnovat stanovení struktury, metod a postupů řízení na podporu rozvoje a ověření (validace) systému a následně i jeho zavedení, oblasti provozu a správu po celou dobu jeho životnosti (včetně řešení sporů mezi zúčastněnými stranami v souladu s ustanoveními této TSI).

7.2.4 Mezní body

1. Zahajovací zasedání projektového týmu a řídicího výboru se uskuteční nejpozději do dvou měsíců po vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
 - a) Na zahajovacím zasedání předloží projektový tým popis projektu a program práce na projektu včetně časového harmonogramu. Popis projektu musí přiblížit jednotlivé úkoly, organizaci projektu, úlohy a povinnosti a metodu projektu, včetně postupu informování všech zúčastněných stran a jednání s nimi.
 - b) Na zahajovacím zasedání projektový tým a řídicí výbor projednají a schválí obsah a stupeň podrobnosti průběžné zprávy a měsíční zprávy o pokroku uvedené v bodě 7.2.2.1.

2. Projektový tým předloží řídicímu výboru průběžnou zprávu nejpozději do pěti měsíců po zahajovacím zasedání.
3. Výsledky se předloží Komisi a Evropské agentuře pro železnice nejpozději do 10 měsíců po zahajovacím zasedání.
4. Evropská agentura pro železnice vydá doporučení týkající se výsledků předložených Komisi nejpozději do dvou měsíců po jejich obdržení.

7.3 **Fáze 2 – Vývoj**

Všechny dotčené subjekty budou systém po změně této TSI dále rozvíjet.

7.4 **Fáze 3 – Zavedení**

Všechny dotčené subjekty zavedou systém po změně této TSI.

7.5 **Řízení změn**

7.5.1 *Proces řízení změn*

Postupy řízení změn budou navrženy tak, aby zajistily, že budou náležitě zanalyzovány náklady a přínosy změny a že změny budou zavedeny kontrolovaným způsobem. Tyto postupy definuje, zavede, podporuje a spravuje Evropská agentura pro železnice a musí obsahovat:

- identifikaci technických překážek, o něž se změna opírá,
- určení odpovědnosti za postupy související se zavedením změny,
- postup pro potvrzení změn, které mají být zavedeny,
- politiku řízení, zveřejnění, přechodu a zavádění změn,
- vymezení odpovědnosti za řízení podrobných specifikací a za řízení zabezpečení jejich kvality i řízení jejich konfigurace.

Výbor pro řízení změny (*Change Control Board, CCB*) se skládá z Evropské agentury pro železnice, subjektů zastupujících železniční odvětví, zástupce prodejců přepravních dokladů, zástupce cestujících a z členských států. Toto spojení různých stran by mělo zajistit dostatečně široký pohled na připravované změny a celkové posuzování jejich dopadů. Funkce CCB bude posléze svěřena pod záštitu Evropské agentury pro železnice.

7.5.2 *Konkrétní proces řízení změn technické dokumentace zveřejněné Evropskou agenturou pro železnice*

Technická dokumentace uvedená v kapitole 4 této TSI (s výjimkou norem, které se týkají otevřených otázek) a v příloze III tohoto nařízení jsou technické dokumenty zveřejněné Evropskou agenturou pro železnice v souladu s čl. 5 odst. 8 směrnice 2008/57/ES.

Evropská agentura pro železnice stanoví správu řízení změn těchto technických dokumentů v souladu s následujícími kritérii:

1. Žádosti o změnu týkající se technických dokumentů předkládají buď vnitrostátní bezpečnostní orgány (*National Safety Authorities, NSA*), nebo subjekty zastupující železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, vymezené v čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) 881/2004, nebo zástupce prodejců přepravních dokladů nebo subjekt, který vyvinul původní specifikace, jež byly předchůdci této technické dokumentace.
2. Evropská agentura pro železnice musí žádosti o změnu shromažďovat a ukládat.

3. Evropská agentura pro železnice předloží žádosti o změnu vyhrazené pracovní skupině ERA, která je vyhodnotí a připraví návrh v případě potřeby provázený ekonomickým zhodnocením.
4. Poté Evropská agentura pro železnice předloží žádost o změnu a související návrh výboru pro řízení změny, který žádost o změnu buďto potvrdí či odloží, nebo nikoli.
5. Není-li žádost o změnu potvrzena, zašle Evropská agentura pro železnice žadateli buď důvod zamítnutí, nebo žádost o dodatečné informace týkající se návrhu žádosti o změnu.
6. Je-li žádost o změnu potvrzena, musí být technický dokument změněn.
7. Před zveřejněním upraveného technického dokumentu to musí být sděleno Komisi včetně žádosti o změnu a jejího ekonomického zhodnocení.
8. Komise informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES.
9. Nová verze technického dokumentu a schválená žádost o změnu musí být zpřístupněny na stránkách Evropské agentury pro železnice.

Pokud správa řízení změn ovlivní prvky, které jsou společně používány i v rámci TAF TSI, musí být změny provedeny tak, aby se co nejvíce přibližovaly provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

7.6 Zvláštní případy

7.6.1 Úvod

Následující zvláštní ustanovení jsou povolena v níže uvedených zvláštních případech:

- a) případy „P“: trvalé případy;
- b) případy „T“: dočasné případy, kdy se doporučuje, aby bylo cílového systému dosaženo do roku 2020 (což je cíl stanovený v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě⁽¹⁾, ve znění rozhodnutí č. 884/2004/ES⁽²⁾).

7.6.2 Seznam zvláštních případů

Pro tuto TSI nejsou uvedeny žádné zvláštní případy.

8. SLOVNÍČEK POJMŮ

Definice v tomto slovníčku pojmů se vztahují na používání pojmů v této TSI.

Pojem	Popis
Strana žádající o přístup	Znamená buď licencovaný železniční podnik nebo v rozsahu stanoveném každým členským státem jinou stranu s obchodním nebo veřejným zájmem na získání trasy vlaku v rámci jízdního řádu pro provozování železniční dopravy na území tohoto státu. Příklady takových oprávněných stran mohou být orgány veřejné správy nebo jakékoli jiné strany, které mají smlouvu o přístupu, nebo mezinárodní seskupení takových stran, nazývané také skupina žadatelů nebo skupina stran žádajících o přístup.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1.

Pojem	Popis
ACID	<p><i>Atomicity</i> (atomicita), <i>Consistency</i> (shoda), <i>Isolation</i> (oddělitelnost), <i>Durability</i> (stálost)</p> <p>Toto jsou čtyři primární vlastnosti společné pro každou transakci:</p> <p>Atomicita. Transakce, která zahrnuje dvě nebo více samostatných informací, musí být provedena buď celá, nebo vůbec.</p> <p>Shoda. Transakce buď vytvoří nový a platný stav údajů, nebo, nastane-li chyba, vrátí všechny údaje do stavu před jejím započítáním.</p> <p>Oddělitelnost. Transakce, která je prováděna, avšak zatím nebyla dokončena, musí zůstat oddělena od všech ostatních transakcí.</p> <p>Stálost. Důsledky provedení transakce jsou uloženy v systému trvale, aby v případě selhání a restartu systému byly k dispozici ve správném stavu.</p> <p>Koncepce ACID je popsána v ISO/IEC 10026-1:1992 kapitola 4. Každou z těchto vlastností lze měřit. Obecně je provedením koncepce ACID pověřen transakční manažer nebo monitor. V distribuovaném systému je jedním ze způsobů, jak docílit ACID, použití dvoufázového potvrzování (<i>two-phase commit</i>, 2PC), které zajišťuje, že transakce musí být provedena buď celá, nebo vůbec a je odstraněna.</p>
Skutečné datum/čas příjezdu	Skutečné datum (a čas) příjezdu dopravního prostředku
Předpokládané datum/čas příjezdu	Datum (a čas) příjezdu dopravního prostředku na základě aktuální prognózy
Plánované datum/čas příjezdu	Datum (a čas) příjezdu dopravního prostředku podle jízdního řádu
Zpoždění při příjezdu, očekávané	Rozdíl mezi předpokládaným datem/časem příjezdu a plánovaným datem/časem příjezdu
Zpoždění při příjezdu, skutečné	Rozdíl mezi skutečným datem/časem příjezdu a plánovaným datem/časem příjezdu
Dle uvážení	Znamená, že železniční podnik může rozhodnout na základě svých zkušeností a potřeb.
Systém zpracování	Elektronický systém obsahující katalog dopravních služeb, pro něž mohou vydávat přepravní doklady distributoři pověřeni poskytovatelem dopravních služeb.
Správce systému zpracování	Společnost spravující systém zpracování. Může se jednat o dopravce.
Oprávněný veřejný subjekt	Veřejný orgán, který má zákonnou povinnost nebo právo poskytovat veřejnosti cestovní informace, a také veřejný orgán, který je odpovědný za prosazování nařízení (ES) č. 1371/2007 podle čl. 30 odst. 1 uvedeného nařízení.
Dostupnost	Informace o (dopravní službě, typu nabídky, tarifu, jiné službě), která je cestujícímu dostupná v daném časovém okamžiku a v souvislosti s konkrétním vlakem. Nesmí být zaměňována s nabídkou, která sděluje, že (dopravní služba, typ nabídky, tarif, jiná služba) je nabízena v počáteční nabídce, ale může být vyprodána, a tudíž není cestujícímu v daném časovém okamžiku a v souvislosti s konkrétním vlakem dostupná.
Základní parametr	Všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a musí o nich být rozhodnuto v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 předtím, než společný subjekt vypracuje návrh TSI.
Rezervace (prodej)	Prodej přepravního dokladu s rezervací nebo bez ní
Doprovce	Smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo na sebe navazující železniční podniky, které jsou na základě takové smlouvy odpovědné

Pojem	Popis
Dopravce, společný	Dopravce spojený dohodou o spolupráci s jedním nebo více jinými dopravci za účelem provozování dopravní služby
Dopravce, jediný	Dopravce, který provozuje dopravní služby nezávisle na jiných dopravcích
Kanál	Způsob (jako např. prodejní automat výdejny přepravních dokladů, prostředky ve vlaku, veřejné internetové služby, prodej po telefonu, vystavování přepravních dokladů pomocí mobilního telefonu), jakým službu (informace, prodej přepravních dokladů, vrácení peněz za přepravní doklad, reakce na stížnosti atd.) železniční podnik poskytuje cestujícímu.
ID vozu	Jedinečné identifikační číslo vozu
Komise	Evropská komise
Produkt COTS	Běžně komerčně dostupný produkt
Zákazník	Osoba, která má v úmyslu koupit, kupuje nebo koupila produkt železniční dopravy pro sebe nebo pro jinou osobu (jiné osoby). Může se jednat o jinou osobu, než je cestující (viz cestující).
Dešifrování	Převádění šifrovaných údajů zpět do původní podoby
Zpoždění	Časový rozdíl mezi časem, kdy měl cestující podle zveřejněného jízdního řádu dorazit na místo svého určení, a jeho skutečným nebo očekávaným příjezdem na místo určení.
Časová odchylka	Provozní „zpoždění nebo náskok“ ve vztahu k stanovenému času podle jízdního řádu
Datum/čas odjezdu, skutečné	Skutečné datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku
Datum/čas odjezdu, předpokládané	Datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku na základě aktuální prognózy
Datum/čas odjezdu, plánované	Datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku podle jízdního řádu
Směrnice 2008/57	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
Zpoždění při odjezdu, skutečné	Rozdíl mezi skutečným datem/časem odjezdu a plánovaným datem/časem odjezdu
Zpoždění při odjezdu, očekávané	Rozdíl mezi datem/časem odjezdu a očekávaným datem/časem odjezdu
Displej	Všechna dynamická vizuální zařízení umístěná buď ve stanicích nebo ve vlacích nebo na vnější straně vlaků za účelem informování cestujících
Distributor	Podnik poskytující právní způsobilost a technickou kapacitu vydavatelům za účelem prodeje produktů železniční dopravy nebo poskytování on-line zařízení zákazníkům tak, aby si zakoupili produkty železniční dopravy. Kromě toho může distributor vydavatelům nabízet služby spočívající ve spojení přeprav výchozí – cílová stanice provozované různými dopravci do kompletní cesty podle požadavku cestujícího. Distributorem může být dopravce.
Vnitrostátní cesta	Přeprava osob po železnici, během které cestující nepřekročí hranici členského státu
Vnitrostátní železniční přeprava osob	Železniční přeprava osob, která nepřekračuje ani jednu hranici členského státu
Šifrování	Kódování dat
ERA	Viz Evropská agentura pro železnice

Pojem	Popis
Základní požadavky	Všechny podmínky stanovené v příloze III směrnice 2008/57/ES, které musí splnit transevropský železniční systém, jeho subsystémy a prvky interoperability včetně rozhraní.
ETA	Předpokládaná doba příjezdu (vlaků do stanice)
ETH	Předpokládaná doba předání (vlaků jedním provozovatelem infrastruktury druhému)
ETI	Předpokládaná doba výměny (vlaků mezi dvěma železničními podniky)
Evropská agentura pro železnice	Agentura zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice
Jízdné	Poplatek, který je třeba zaplatit za dopravu nebo službu
Prognóza	Nejlepší odhad události (např. příjezdu, odjezdu nebo průjezdu vlaku)
Místo prognózy	Cílový bod, pro který se činí prognóza. Může se týkat příjezdu, odjezdu, průjezdu nebo předání
Zahraniční železniční přeprava osob	Železniční přeprava osob, kterou si cestující zakoupil v dané zemi, ale uskuteční ji v zemi odlišné od země nákupu
Zahraniční prodej	Prodej přepravního dokladu vydavatelem, který není (jedním z) dopravcem (dopravců) provozujícím(ch) vlak, pro nějž bude přepravní doklad použit. Vydavatel se nachází v jiné zemi než dopravce(i)
FTP	<i>File Transfer Protocol</i> (Protokol přenosu souborů) Protokol pro přenos souborů mezi počítačovými systémy v síti TCP/IP
Plnění	Proces, v jehož rámci je zakoupený produkt dodán zákazníkovi
Všeobecné přepravní podmínky	Podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které jsou právně platné v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí
Vlak za globální cenu	Vlak přístupný pouze cestujícím se zakoupeným přepravním dokladem za globální cenu
Bod předání	Místo, kde přechází odpovědnost z jednoho provozovatele infrastruktury na druhého
HTTP	<i>Hypertext Transfer Protocol</i> (Hypertextový protokol pro přenos zpráv) Protokol klient/server používaný pro komunikaci s internetovými servery
PI	Jakýkoli subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury. To může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkce provozovatele infrastruktury v síti nebo její části mohou být rozděleny mezi více subjektů nebo podniků.
Provozovatel infrastruktury (PI)	Viz PI
Přepravní doklady s integrovanou rezervací (<i>Integrated Reservation Tickets</i> , IRT)	Druh přepravního dokladu platného pro konkrétní vlak a konkrétní datum/čas. Přepravní doklad IRT lze prodávat pouze prostřednictvím on-line transakce mezi prodejním terminálem a systémem zpracování, který podporuje příslušný vlak.

Pojem	Popis
Výměna mezi dopravci	Předání řízení z jednoho železničního podniku na druhý, ke kterému dochází z praktických provozních a bezpečnostních důvodů a z důvodů odpovědnosti. Příklady: <ul style="list-style-type: none"> — navazující železniční podniky, — vlaky s výkonnými dopravci, — předávání informací mezi různými železničními podniky
Výměnný bod	Místo, kde se kontrola vlaku předává z jednoho železničního podniku na druhý Pokud jde o jedoucí vlak, přebírá ho od původního ŽP druhý ŽP, který vlastní trasu pro další úsek jízdy.
Mezilehlý bod	Místo, které vymezuje začátek nebo konec úseku jízdy. Může jít např. o výměnný bod, bod předání nebo manipulační místo.
Mezinárodní železniční přeprava osob	Železniční přeprava osob, která překračuje hranici alespoň jednoho členského státu
Mezinárodní cesta	Přeprava cestujících po železnici, při které dojde k překročení hranice alespoň jednoho členského státu
Mezinárodní prodej	Prodej přepravního dokladu pro mezinárodní cestu
Prvek interoperability	Jakákoli základní konstrukční část, skupina konstrukčních částí, podsestava nebo úplná sestava zařízení, která je nebo má být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na níž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita transevropského železničního systému. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení.
IP	Internetový protokol
Vydavatel	Podnik, který vydává přepravní doklady a přijímá platbu. Může se jednat o dopravce a/nebo distributora. Vydavatelem je podnik, jehož kód a případně i logo jsou vyznačeny na přepravním dokladu.
Cesta	Přesun cestujícího (nebo několika cestujících, kteří cestují společně) z místa A do místa B
Plánovač cesty	Informační systém schopný navrhnout plán cesty Plán cesty je sestava jedné nebo více obchodních přepravních služeb, které dávají odpověď přinejmenším na otázku „Jak se dostat z místa A do místa B v určitý den a čas odjezdu/příjezdu?“ Tato otázka by mohla zahrnovat složitější dodatečná kritéria, jako např. „nejrychleji“, „nejlevněji“, „bez přestupu“ apod. Cestující se může obrátit na různé informační zdroje a cestu si naplánovat sám, nebo mu může plán cesty nabídnout plánovač cesty.
Držitel	Subjekt, který je vlastníkem vozidla, nebo subjekt mající právo nakládat s vozidlem, který toto vozidlo trvale využívá pro svou hospodářskou činnost jako dopravní prostředek a je jako takový zaregistrován v registru kolejových vozidel.
Identifikace lokomotivy	Jedinečné identifikační číslo hnacího vozidla
Zpřístupnit	Zveřejnit informace nebo údaje v případech, kdy je možné použít kontrolu přístupu
Prokázání na základě seznamu	Způsob plnění, kdy zákazník provede nákup v předstihu (např. z domova) a obdrží pouze potvrzení, obvykle s referenčním kódem. Podnik provádějící tento druh prodeje poskytne organizaci TCO seznam všech cestujících (a referenčních kódů), již jsou oprávněni cestovat konkrétním vlakem. Cestující před odjezdem nebo po něm pouze oznámí TCO, že má zájem daným vlakem cestovat. TCO ověří, zda je cestující oprávněn nastoupit nebo zůstat v daném vlaku.

Pojem	Popis
Tržní cena	Viz globální cena
Metadata	Tento pojem jednoduše znamená data o datech. Metadata popisují data, softwarové služby a jiné komponenty obsažené v podnikových informačních systémech. Mezi příklady metadat patří standardní definice dat, informace o poloze a směrování nebo řízení synchronizace pro distribuci sdílených dat.
Oznámené subjekty	Subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES pro ověřování subsystémů
Vlak NRT	Vlak, do kterého smí cestující nastoupit se zakoupeným přepravním dokladem NRT, pokud jde o mezinárodní nebo zahraniční prodej
NRT	Přepravní doklady bez integrované rezervace (<i>Non integrated reservation tickets</i>) – Způsob prodeje přepravních dokladů, které jsou určeny pro mezinárodní nebo zahraniční prodej a které může vydavatel vystavit na místní úrovni, bez transakce on-line se systémem zpracování. Přepravní doklady NRT jsou vždy otevřené jízdenky, tzn. že přepravní smlouva je platná ve všech vlacích NRT obsluhujících trať vyznačenou na přepravním dokladu v rámci vymezeného období platnosti. Pro vydání přepravního dokladu NRT potřebuje vydavatel seznam výchozích a cílových stanic („řada“) a jednu nebo více cenových tabulek pro odpovídající vzdálenosti. Spolu s přepravním dokladem smí (a v některých případech musí) být zakoupena rezervace
Nabídka	Viz dostupnost
Oficiální internetové stránky	Veřejné internetové stránky společnosti, kde jsou zákazníkovi k dispozici obchodní informace. Stránky musí být strojově čitelné a v souladu s pokyny <i>Web Content Accessibility Guidelines</i> .
Jedno prodejní místo (<i>One Stop Shop, OSS</i>)	Mezinárodní spolupráce mezi provozovateli železniční infrastruktury poskytuje jediné kontaktní místo pro železniční zákazníky pro účely: objednávání přesně stanovených tras vlaku v mezinárodní nákladní dopravě, sledování pohybu celého vlaku, obvykle také fakturování poplatků za přístup na infrastrukturu jménem provozovatelů infrastruktur
Cestující	Osoba, která hodlá uskutečnit, uskutečňuje nebo uskutečnila cestu pomocí dopravní a jiné služby jednoho nebo více železničních podniků Může se jednat o jinou osobu, než je zákazník (viz zákazník)
Trasa	Kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu (trasa je vymezená časově a místně)
Číslo trasy	Číslo příslušné trasy vlaku
Platba	Převod majetku jedné strany (např. zákazníka) na jinou stranu (např. distributora). Platba se obvykle provádí výměnou za poskytnutí dopravy nebo služby
Peer-to-Peer	Kategorie systémů a aplikací, které využívají distribuované zdroje k provádění nějaké rozhodující funkce decentralizovaným rovnocenným způsobem
Osoba s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO)	Osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytované všem cestujícím.
Nástupiště	Prostor ve stanici sloužící k vystupování z/nastupování do vlaku
Primární data	Základní data jako vstupní referenční data pro zprávy nebo jako základ pro fungování systému a výpočet odvozených dat
OOSPO	Viz osoba s omezenou schopností pohybu a orientace

Pojem	Popis
Produkt	Typ vlaku s vymezenými druhy služeb (např. vysoká rychlost, místa pro úschovu jízdních kol, ubytování OOSPO, lehátkové a/nebo lůžkové vozy, jídelní vozy, zařízení nabízející jídlo s sebou („take-away“), apod.), na které se vážou příslušné ceny a mohou se k nim vázat zvláštní podmínky
Zveřejnit	Zveřejnit informace nebo údaje v případech, kdy se nepoužije kontrola přístupu
Železniční systém	Soustava („Transevropský železniční systém“), jak je popsána v příloze I (směrnice 2008/57/ES), sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení transevropské dopravní sítě, postavené nebo zmodernizované pro konvenční železniční dopravu a kombinovanou železniční dopravu, včetně kolejových vozidel určených pro provoz na těchto infrastrukturách.
Železniční podnik	Jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní podnikatelskou činností je poskytování služeb železniční přepravy zboží a/nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze trakci.
Pravidelné vs. krátkodobé procesy	Pravidelnými se rozumí procesy, které se provádí ve lhůtě, jež se rovná sedmi dnům nebo je delší než sedm dnů. Krátkodobými se rozumí procesy, které se provádí ve lhůtě kratší než sedm dnů.
Místo hlášení	Znamená buď místa průjezdu, která provozovatel infrastruktury používá k poskytnutí (pouze) informace o jízdě vlaku, nebo místa, kde jsou činěny prognózy.
Datový sklad	Uložení dat podobající se databázi a adresáři dat, s tím rozdílem, že jeho součástí obvykle bývá komplexní prostředí pro správu informací. Musí obsahovat nejen popisy datových struktur (tj. entit a prvků), ale též metadata důležitá pro podnik, datové obrazovky, zprávy, programy a systémy.
Rezervace	Povolení v listinné nebo elektronické podobě opravňující ke službě (přeprava nebo pomoc) s výhradou dříve potvrzeného individuálního ujednání o přepravě
Rezervační systém	Počítačový systém používaný k ukládání a načítání informací a provádění transakcí souvisejících s cestováním. Rezervační systém musí být schopen udržovat aktuální stav informací v reálném čase a musí být přístupný obchodním zástupcům/prodejčům po celém světě.
Prodejce	Osoba nebo podnik, který prodává zákazníkovi přepravní doklad s rezervací nebo bez ní pro železniční dopravní spoj. Prodejcem může být železniční podnik (obchodní zástupce) nebo akreditované cestovní kanceláře.
Trať	Geografická spojnice z výchozího místa do místa určení.
Úsek trati	Část trati
ŽP	Viz železniční podnik
Prodej	Viz rezervace (prodej)
Služba	Viz dopravní služba
Poskytovatel služeb	Příslušný subjekt poskytující veškeré služby spojené s přepravou cestujících
Musí	Značí, že je daná věc bezpodmínečně nezbytná
Krátkodobé procesy	Viz pravidelné vs. krátkodobé procesy

Pojem	Popis
Rychlá žádost o trasu	Žádost <i>ad hoc</i> o individuální trasu vlaku podle článku 23 směrnice 2001/14/ES v důsledku zvýšené poptávky po dopravě nebo zvýšených provozních potřeb.
SQL	Strukturovaný dotazovací jazyk (<i>Structured Query Language</i>). Jazyk vyvinutý společností IBM, posléze standardizovaný ANSI a ISO, který se používá pro vytváření, správu a získávání dat v relačních databázích.
Zúčastněné strany	Jakákoli osoba nebo subjekt mající přiměřený zájem na poskytování služby vlakové dopravy, např.: <ul style="list-style-type: none"> — železniční podnik, — společnost poskytující lokomotivy, — společnost poskytující železniční vozy, — společnost poskytující strojvedoucí/doprovod vlaku, — provozovatel infrastruktury (PI), — správce vozového parku, — provozovatel trajektu, — pracovník, — prodejce přepravních dokladů, — cestující.
Stanice	Železniční lokalita, odkud může osobní vlak vyjet, kde může zastavit nebo ukončit jízdu
Provozovatel stanice	Organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování železničních stanic a který může být provozovatelem infrastruktury
Výkonný dopravce	Železniční podnik, který s cestujícím neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož železniční podnik, který je smluvní stranou, zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích
Tarif	Konkrétní sestava jízdného, která je k dispozici pro daný vlak, v daný den a pro daný úsek (výchozí-cílová stanice) cesty. Tarify mohou být rozděleny do různých kategorií (např. veřejné tarify, skupinové tarify apod.)
TCO	<i>Ticket Controlling Organisation</i> (Organizace spravující přepravní doklady). Organizace oprávněná kontrolovat přepravní doklady cestujících. Většinou se jedná o dopravce. Pokud je to nutné, odpovídá TCO za doručení bezpečnostních certifikátů pro mezinárodní přepravní doklady pro domácí tisk (<i>International Rail Ticket for Home Printing</i> , IRTHP) distributorům.
Technický dokument	Technický dokument zveřejněný Evropskou agenturou pro železnice v souladu s čl. 5 odst. 8 směrnice 2008/57/ES
Technická specifikace pro interoperabilitu	Specifikace přijatá v souladu se směrnicí 2008/57, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům a zajišťoval interoperabilitu železničního systému
TETA	Viz předpokládaný čas příjezdu vlaku
Třetí strana	Jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik, který není železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury a který poskytuje doplňující služby k službám/dopravním službám nebo služby s nimi související
Přímý přepravní doklad	Přepravní doklad nebo doklady zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky
Přepravní doklad	Hmotná či nehmotná registrace opravňující cestujícího k smluvnímu užívání jedné nebo více komerčních dopravních služeb nabízených jedním nebo více železničními podniky
Přepravní doklad při odjezdu	Způsob plnění, kdy zákazník provede nákup v předstihu (např. z domova) a přepravní doklad si vyzvedne ve výchozí stanici na přepážce nebo v automatu

Pojem	Popis
Prodejce přepravních dokladů	Maloobchodní prodejce uzavírající přepravní smlouvy a prodávající přepravní doklady na železniční dopravní spoje jménem železničního podniku nebo na vlastní účet
Jízdní řád	Seznam komerčních dopravních služeb, které železniční podnik poskytuje během daného časového intervalu
TOD	Viz přepravní doklad při odjezdu
Poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu	Organizátor nebo prodejce ve smyslu čl. 2 bodů 2 a 3 směrnice 90/314/EHS, odlišný od železničního podniku
Předpokládaný čas příjezdu vlaku	Předpokládaný čas příjezdu vlaku do konkrétního místa, např. místa předání, výměnného místa, místa určení vlaku
Trasa vlaku	Dráha vlaku vymezená v čase a prostoru
Jízda vlaku přerušena	Znamená, že z důvodů vyplývajících z místních podmínek v dané době a dle názoru zúčastněných stran není známo pokračování vlaku. Pokud je známa délka zpoždění, zašle provozovatel infrastruktury zprávu „prognóza jízdy vlaku“.
Transevropská železniční síť	Železniční síť popsána v příloze 1 směrnice 2008/57/ES.
Přepravní smlouva	Smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem poskytnutí jedné nebo více dopravních služeb
Druh dopravy	Všeobecný druh dopravního prostředku určeného k přepravě cestujících (vlak, letadlo, autobus atd.)
Dopravní služba	Komerční dopravní služba nebo dopravní služba v rámci smluv na veřejné služby spojující dvě a více míst, nabízená železničním podnikem podle zveřejněného jízdního řádu. Dopravní službu obvykle poskytuje konkrétní druh dopravy.
Poskytovatel dopravních služeb	Jakákoli soukromá nebo veřejná společnost oprávněná k vnitrostátní nebo mezinárodní přepravě osob. „Poskytovatel dopravních služeb“ přijímá cestovní doklady vydávané akreditovanými prodejními místy svých distributorů. Zaujímá roli smluvního přepravce, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu. Výkonem dopravní služby může být zčásti nebo zcela pověřen výkonný dopravce.
TSI	Viz technická specifikace pro interoperabilitu
XML	Rozšířený značkovací jazyk (<i>Extended Mark-up Language</i>)
XQL	Rozšířený strukturovaný dotazovací jazyk (<i>Extended Structured Query Language</i>).

PŘÍLOHA II

SEZNAM OTEVŘENÝCH BODŮ

V souladu s čl. 5 odst. 6 směrnice 2008/57/ES byly určeny následující otevřené body:

Oddíl	Otevřené body
4.2.2.1	Technický dokument o postupu a informacích použitých v rámci tohoto postupu, pokud jde o údaje o tarifech určených k vnitrostátnímu prodeji
4.2.10	Norma pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu
4.2.11.2	Norma pro evropský „přepravní doklad při odjezdu“ a evropské „prokázání na základě seznamu“
4.2.11.3	Technický dokument nebo norma o způsobech přímého plnění spojených s přepravním dokladem a/nebo rezervací a s druhem nosiče informací pro vnitrostátní prodej
4.2.11.4	Technický dokument nebo norma o způsobech nepřímého plnění spojených s přepravním dokladem a/nebo rezervací a s druhem nosiče informací pro vnitrostátní prodej
4.2.22	Norma pro výměnu informací o jízdě v rámci propojení s jinými druhy dopravy

PŘÍLOHA III

SEZNAM TECHNICKÝCH DOKUMENTŮ UVEDENÝCH V TÉTO TSI

Odkaz	Název
B.1. (V1.1)	Počítačové generování a výměna údajů o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji – přepravní doklady NRT
B.2. (V1.1)	Počítačové generování a výměna údajů o tarifech určených k mezinárodnímu a zahraničnímu prodeji – Přepravní doklady s integrovanou rezervací (IRT)
B.3. (V1.1)	Počítačové generování a výměna údajů určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji – speciální nabídky
B.4. (V1.1)	Příručka pro zavedení zpráv EDIFACT týkajících se výměny údajů o jízdách
B.5. (V1.1)	Elektronická rezervace sedadel/lůžek a elektronické vystavování cestovních dokumentů – výměna zpráv
B.6. (V1.1)	Elektronická rezervace sedadel/lůžek a elektronické vystavování cestovních dokumentů (normy RCT2)
B.7. (V1.1)	Mezinárodní přepravní doklad pro domácí tisk
B.8. (V1.1)	Standardní číselné kódování pro železniční podniky, provozovatele infrastruktury a jiné společnosti zapojené do železničních dopravních řetězců
B.9. (V1.1)	Standardní číselné kódování lokalit
B.10 (V1.1)	Elektronická rezervace pomoci pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – výměna zpráv
B.30. (V1.1)	Schéma – katalog zpráv/souborů dat potřebný pro informování ŽP/PI o TAP TSI

PŘÍLOHA IV

SEZNAM TARIFŮ URČENÝCH K MEZINÁRODNÍMU NEBO ZAHRANIČNÍMU PRODEJI

C.1 Tarify NRT

Data o tarifech NRT musí zejména obsahovat tyto informace:

- řada,
- produkty,
- služby,
- kódy dopravců,
- tabulky jízdného,
- seznam stanic.

Tarify NRT musí být zpřístupněny s předstihem nejméně tří měsíců předtím, než tyto tarify vstoupí v platnost.

C.2 Tarify IRT

Data o tarifech IRT musí zejména obsahovat tyto informace:

- tarify,
- rozmezí tarifů,
- průkazy používané s tržními cenami,
- typy vyloučení,
- obchodní podmínky,
- poprodejní podmínky,
- tabulky jízdného,
- seznam stanic/zón.

Tarify IRT musí být k dispozici s předstihem v souladu s příslušnými obchodními podmínkami.

C.3 Zvláštní tarify

Data o zvláštních tarifech musí zejména obsahovat tyto informace:

- nabídka a podmínky této nabídky,
- jízdné,
- příplatky,
- oprávnění,
- počet cestujících/ doprovázejících cestujících a jejich kategorie,
- druhy slev,
- typy vyloučení,
- obchodní podmínky,
- poprodejní podmínky,

- poplatky za rezervace,
- řada,
- vlaky včetně jejich kategorií a vybavení.

Zvláštní tarify musí být k dispozici s předstihem v souladu s příslušnými obchodními podmínkami.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 455/2011**ze dne 11. května 2011****o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 ze dne 22. října 2007, kterým se stanoví společná organizace zemědělských trhů a zvláštní ustanovení pro některé zemědělské produkty („jednotné nařízení o společné organizaci trhů“) ⁽¹⁾,s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 1580/2007 ze dne 21. prosince 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 2200/96, (ES) č. 2201/96 a (ES) č. 1182/2007 v odvětví ovoce a zeleniny ⁽²⁾, a zejména na čl. 138 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

Nařízení (ES) č. 1580/2007 stanoví na základě výsledků Uruguayského kola mnohostranných obchodních jednání kritéria, podle kterých má Komise stanovit paušální hodnoty pro dovoz ze třetích zemí, pokud jde o produkty a lhůty uvedené v části A přílohy XV uvedeného nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Paušální dovozní hodnoty uvedené v článku 138 nařízení (ES) č. 1580/2007 jsou stanoveny v příloze tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 12. května 2011.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. května 2011.

*Za Komisi,
jménem předsedy,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova⁽¹⁾ Úř. věst. L 299, 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 350, 31.12.2007, s. 1.

PŘÍLOHA

Paušální dovozní hodnoty pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kódy třetích zemí ⁽¹⁾	Paušální dovozní 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⁾ Klasifikace zemí stanovená nařízením Komise (ES) č. 1833/2006 (Úř. věst. L 354, 14.12.2006, s. 19). Kód „ZZ“ znamená „jiného původu“.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 456/2011**ze dne 11. května 2011,****kterým se mění reprezentativní ceny a dodatečná dovozní cla pro některé produkty v odvětví cukru stanovená nařízením (EU) č. 867/2010 na hospodářský rok 2010/11**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 ze dne 22. října 2007, kterým se stanoví společná organizace zemědělských trhů a zvláštní ustanovení pro některé zemědělské produkty (jednotné nařízení o společné organizaci trhů) ⁽¹⁾,s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 951/2006 ze dne 30. června 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (EHS) č. 318/2006, pokud jde o obchod s třetími zeměmi v odvětví cukru ⁽²⁾, a zejména na čl. 36 odst. 2 druhý pododstavec druhou větou uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Částky reprezentativních cen a dodatečných cel použitelné při vývozu bílého cukru, surového cukru

a některých sirupů na hospodářský rok 2010/11 byly stanoveny nařízením Komise (EU) č. 867/2010 ⁽³⁾. Tyto ceny a tato cla byly naposledy pozměněny nařízením Komise (EU) č. 438/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) Údaje, jež má Komise momentálně k dispozici, vedou ke změně uvedených částek v souladu s pravidly a postupy stanovenými nařízením (ES) č. 951/2006,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Reprezentativní ceny a dodatečná dovozní cla pro produkty uvedené v článku 36 nařízení (ES) č. 951/2006 stanovené nařízením (EU) č. 867/2010 na hospodářský rok 2010/11 se mění a jsou uvedeny v příloze tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 12. května 2011.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. května 2011.

*Za Komisi,
jménem předsedy,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova

⁽¹⁾ Úř. věst. L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 178, 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ Úř. věst. L 259, 1.10.2010, s. 3.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 118, 6.5.2011, s. 6.

PŘÍLOHA

Pozměněné reprezentativní ceny a pozměněná dodatečná dovozní cla pro bílý cukr, surový cukr a produkty kódu KN 1702 90 95 ode dne 12. května 2011

(EUR)

Kód KN	Výše reprezentativních cen na 100 kg netto příslušného produktu	Výše dodatečného cla na 100 kg netto příslušného 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⁾ Pro standardní jakost vymezenou v příloze IV bodu III nařízení (ES) č. 1234/2007.

⁽²⁾ Pro standardní jakost vymezenou v příloze IV bodu II nařízení (ES) č. 1234/2007.

⁽³⁾ Na 1 % obsahu sacharosy.

IV

(Akty přijaté před 1. prosincem 2009 podle Smlouvy o ES, Smlouvy o EU a Smlouvy o Euratomu)

ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO

č. 343/09/KOL

ze dne 23. července 2009

ohledně převodů majetku provedených samosprávnou obcí Time a týkajících se nemovitostí
č. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32

(Norsko)

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO ⁽¹⁾,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru ⁽²⁾,
a zejména na články 61 až 63 a protokol 26 této dohody,

s ohledem na Dohodu mezi státy ESVO o zřízení Kontrolního úřadu a Soudního dvora ⁽³⁾, a zejména na článek 24 této dohody,

s ohledem na čl. 1 odst. 3 části I a čl. 4 odst. 4 a čl. 7 odst. 2 části II protokolu 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem ⁽⁴⁾,

s ohledem na pokyny Kontrolního úřadu pro uplatňování a výklad článků 61 a 62 Dohody o EHP ⁽⁵⁾, a zejména na kapitulu o prvcích státní podpory při prodeji pozemků a staveb orgány veřejné moci,

s ohledem na rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 195/04/KOL ze dne 14. července 2004 o prováděcích ustanoveních uvedených v článku 27 části II protokolu 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Dále jen „Kontrolní úřad“.

⁽²⁾ Dále jen „Dohoda o EHP“.

⁽³⁾ Dále jen „Dohoda o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem“.

⁽⁴⁾ Dále jen „protokol 3“.

⁽⁵⁾ Pokyny pro uplatňování a výklad článků 61 a 62 Dohody o EHP a článku 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem, které byly přijaty a vydány Kontrolním úřadem ESVO dne 19. ledna 1994 (Úř. věst. L 231, 3.9.1994, s. 1 a dodatek EHP č. 32, 3.9.1994, s. 1). Pokyny byly naposledy pozměněny dne 10. června 2009 (dále jen „pokyny pro státní podporu“). Aktuální znění pokynů pro státní podporu je zveřejněno na internetových stránkách Kontrolního úřadu na adrese: <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁶⁾ Rozhodnutí č. 195/04/KOL ze dne 14. července 2004 (Úř. věst. L 139, 25.5.2006, s. 37 a dodatek EHP č. 26, 25.5.2006, s. 1), ve znění rozhodnutí č. 319/05/KOL ze dne 14. prosince 2005 zveřejněného (Úř. věst. L 113, 27.4.2006, s. 24 a dodatek EHP č. 21, 27.4.2006, s. 46). Konsolidované znění rozhodnutí č. 195/04/KOL je k dispozici na internetových stránkách Kontrolního úřadu na adrese: <http://www.efasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

poté, co vyzval zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽⁷⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

I. SKUTEČNOSTI

1. POSTUP

Dne 3. března 2007 obdržel Kontrolní úřad od sdružení s názvem Aksjonsgruppa „Ta vare på trivelige Bryne“ stížnost ohledně prodeje nemovitostí č. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 v samosprávné obci Time ze strany tamních orgánů samosprávy dvěma různým soukromým subjektům a prodeje nemovitosti č. 2/70 (stadion v Bryne, jenž zahrnuje i nemovitost č. 2/32) ze strany fotbalového klubu v Bryne (Bryne fotballklubb), na který byla zmíněná nemovitost předtím převedena obcí, soukromému investorovi (dokument č. 414270). Dopisem ze dne 9. května 2007 zaslal soukromý investor p. Gunnar Oma Kontrolnímu úřadu stížnost ohledně prodeje jedné z výše uvedených nemovitostí uskutečněného samosprávnou obcí Time, a to nemovitosti č. 4/165.

Po výměně korespondence a informací s norskými orgány ⁽⁸⁾ se Kontrolní úřad dne 19. prosince 2007 rozhodl zahájit s ohledem na prodej výše uvedených pozemků formální vyšetřovací řízení. Rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 717/07/KOL o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* a v dodatku EHP ⁽⁹⁾.

Norské orgány podaly připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 21. února 2008 (dokument č. 466024). Kontrolní úřad vyzval zúčastněné strany, aby

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 138, 5.6.2008, s. 30 a dodatek EHP č. 31, 5.6.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Další podrobnosti o výměně korespondence viz rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 717/07/KOL zveřejněné na internetových stránkách Kontrolního úřadu na adrese: http://www.efasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf.

⁽⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 7.

podaly své připomínky. Kontrolní úřad obdržel připomínky od dvou zúčastněných stran⁽¹⁰⁾. Dopisem ze dne 24. července 2008 (dokument č. 485974) předal Kontrolní úřad tyto připomínky norským orgánům. Dopisem ze dne 13. srpna 2008 (dokument č. 488289) norské orgány Kontrolnímu úřadu sdělily, že nemají žádné další připomínky.

2. POPIS POSUZOVANÝCH TRANSAKCÍ

2.1 PRODEJ NEMOVITOSTÍ č. 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLEČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

Na základě smlouvy o prodeji ze dne 25. srpna 2007⁽¹¹⁾ prodala samosprávná obec Time nemovitosti č. 1/152 (1 312 m²), 1/301 (741 m²) a 1/630 (1 167 m²) v Bryne, centru samosprávné obce Time, soukromé developerské společnosti Grunnsteinen AS. Podle poskytnutého vysvětlení pocházel podnět týkající se uzavření smlouvy ze strany kupujících a před prodejem se neuskutečnilo žádné veřejné nabídkové řízení⁽¹²⁾. Společnost Grunnsteinen za nemovitosti nic neplatila, zavázala se však, že jako náhradu za řádnou platbu za nemovitost vybuduje celkem 65 parkovacích míst⁽¹³⁾. Článek 7 smlouvy se společností Grunnsteinen stanovil, že vlastnická práva k nemovitosti budou převedena až po vybudování parkovacích míst, a to nejpozději do konce roku 2008. Článek 1 mimoto stanovil, že při zpětném převodu na samosprávnou obec Time budou podzemní garáže zapsány v katastru nemovitostí jako zvláštní nemovitost.

V článku 1 smlouvy⁽¹⁴⁾ je stanoveno, že v době uzavření smlouvy byly nemovitosti určeny pro bytovou výstavbu a veřejnou silnici/parkování.

Podle článku 1 smlouvy se společnost Grunnsteinen AS zavázala, že na pozemku č. 1/152 vybuduje podzemní parkovací místa, přičemž po dokončení bude 65 parkovacích míst převedeno na samosprávnou obec Time (články 1 a 5 smlouvy). Podle orgánů samosprávy spočívala platba za nemovitost č. 1/152 v nahrazení 44 parkovacích míst na pozemku podzemními garážemi. Pokud jde o nemovitosti č. 1/301 a 1/630, samosprávná obec zadala ocenění jedné z nemovitostí, a to č. 1/630, přičemž podle tvrzení samosprávné obce ocenění provedla společnost Eiendomsmeidler 1. Ocenění nemovitosti č. 1/630, které dospělo k závěru, že tržní hodnota činí 600 NOK za metr čtvereční, bylo Kontrolnímu

úřadu předloženo před zahájením formálního vyšetřovacího řízení⁽¹⁵⁾. V odpovědi na žádosti Kontrolního úřadu norské orgány nejprve předložily propočty, které provedla stavební firma Skanska Norge AS, podle nichž náklady na jedno parkovací místo v podzemních garážích činí přibližně 150 000 NOK bez DPH a nákladů na koupi nebo pronájem pozemku⁽¹⁶⁾. Na základě těchto odhadů norské orgány tvrdily, že tržní cena nemovitostí č. 1/301 a 1/630 na základě ocenění činí 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, zatímco hodnota 21 dalších parkovacích míst, které se společnost Grunnsteinen zavázala vybudovat pro samosprávnou obec, se odhadovala na 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Společnost Grunnsteinen by tudíž plně nahradila hodnotu těchto dvou nemovitostí vybudováním 21 dalších parkovacích míst.

V odpovědi na příkaz Kontrolního úřadu k poskytnutí informací obsažený v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení bylo předloženo nové ocenění nemovitostí a rovněž odhady ceny garáží⁽¹⁹⁾. Nové ocenění provedla společnost pro oceňování majetku OPAK. Na základě metody založené na nákladech na pozemek⁽²⁰⁾ dospěla společnost OPAK k tržní hodnotě nemovitostí prodaných v celku ve výši 3,2 milionu NOK. Podle společnosti OPAK je budova na pozemku č. 1/301 určena k demolici a musí být zbourána, představuje tudíž břemeno na nemovitosti. Náklady na demolici se odhadují na 150 000 NOK. Ocenění společnosti OPAK obsahuje rovněž odhady nákladů na parkovací místa. Na základě minimální plochy 25 m² na jedno parkovací místo (jak vyžadují nařízení vlády) a stavebních nákladů ve výši 5 200 NOK na metr čtvereční (podle zkušeností) dospěla společnost OPAK k ceně ve výši 130 000 NOK na parkovací místo, tj. 8 450 000 NOK za 65 parkovacích míst.

2.2 PRODEJ NEMOVITOSTI č. 4/165 SPOLEČNOSTI BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Dne 31. srpna 2005 podepsaly samosprávná obec Time a soukromá developerská společnost Bryne Industripark AS smlouvu o prodeji týkající se nemovitosti č. 4/165 v Håland v Time⁽²¹⁾. Jedná se o 56 365 m² průmyslové plochy, přičemž prodejní cena byla stanovena na 4,7 milionu NOK (čili zhruba 83 NOK za metr čtvereční). V době podpisu smlouvy byla tato plocha určena pro průmyslové účely, avšak podrobný územní plán nebyl přijat kvůli námitkám ze strany správy veřejných

⁽¹⁰⁾ Dokument č. 484855 (připomínky norského fotbalového svazu ze dne 4. července 2008), č. 485026 (připomínky advokátní společnosti Arntzen de Besche jménem fotbalového klubu „Bryne fotballklubb“ ze dne 8. července 2008) a č. 485461 (připomínky advokátní společnosti Selmer jménem fotbalového klubu Vålerenga ze dne 8. července 2008).

⁽¹¹⁾ Dále jen „smlouva se společností Grunnsteinen“.

⁽¹²⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879), odpověď na otázku č. 1e).

⁽¹³⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879), otázka č. 1e).

⁽¹⁴⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, příloha 1).

⁽¹⁵⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, příloha 2). V odpovědi Norska je uvedeno, že se ocenění týká nemovitostí č. 1/301 a 1/630. Toto však není uvedeno ve vlastním ocenění a rovněž z počtu uvedených čtverečních metrů nevyplývá, že byly vzaty v úvahu obě nemovitosti.

⁽¹⁶⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, příloha 5).

⁽¹⁷⁾ Zdá se, že toto vychází z hodnoty 600 NOK za metr čtvereční s připočtením hodnoty stavby na pozemku č. 1/301. Kontrolnímu úřadu nebylo předloženo ocenění této stavby.

⁽¹⁸⁾ To vychází z původního odhadu samosprávné obce týkajícího se nákladů ve výši 125 000 NOK uvedeného v podkladech pro jednání obecní rady (dokument č. 413558, s. 16–17). Zdá se, že odhad společností Skanska byl získán později.

⁽¹⁹⁾ Připomínky Norska k rozhodnutí Kontrolního úřadu o zahájení řízení, dokument č. 466024, příloha 3.

⁽²⁰⁾ V norštině: „Tomtebelastningsmetoden“.

⁽²¹⁾ Dokument č. 413558, s. 19 a následující strany.

silnic. Smlouva obsahuje doložku o zpětném získání (článek 7) samosprávnou obcí Time v případě, že by pozemek nebyl zastavěn nebo by jeho užívání nebylo zahájeno 5 let od převzetí vlastnictví.

V době uzavření smlouvy nemovitost sestávala z nezastavěného pozemku. V memorandu pro obecní radu, v němž byla smlouva schválena, orgány samosprávy uvádí, že by podmínkou pro prodej půdy mělo být uzavření developerské smlouvy. Podle orgánů samosprávy byly nové podrobné předpisy o územním plánování přijaty dne 30. srpna 2007, podle nichž byl pozemek vyhrazen pro sportovní účely⁽²²⁾. Smlouva o prodeji stanovila, že developerská smlouva musí být uzavřena podle předpisů o územním plánování. Norské orgány v době předložení připomínek k zahájení řízení předložily odhad nákladů na rozvoj nemovitosti od poradenské společnosti Asplan Viak a nabídku na zemní práce, kterou předložila místní stavební firma⁽²³⁾.

Samosprávná obec potvrdila, že se před prodejem, k němuž došlo z podnětu kupujícího, neuskutečnilo žádné veřejné nabídkové řízení, tvrdí však, že prodej pozemku byl v letech 2003–2004 inzerován na jejích internetových stránkách. Ze správního memoranda vyhotoveného před prodejem vyplývá, že účtovaná cena vycházela z ceny, za kterou samosprávná obec Time nemovitost v roce 1999 zakoupila, k níž byly připočteny kapitálové náklady, regulační činnost a náklady na správu. Cena byla stanovena podle obecné zásady samosprávné obce pro prodej průmyslových nemovitostí, tj. prodej za cenu pokrývající náklady⁽²⁴⁾.

Stěžovatel uvedl, že na základě ocenění údajně provedeného nezávislým majetkovým odhadcem v lednu 2007 by cena tohoto druhu nemovitosti měla být v rozmezí 400 NOK za metr čtvereční⁽²⁵⁾. Za tímto účelem však nebyla předložena žádná dokumentace. Orgány samosprávy tvrdily, že by tržní cena v této oblasti byla v rozmezí od 80 do 115 NOK za metr čtvereční na základě prodeje obdobných nemovitostí mezi soukromými stranami v daném regionu⁽²⁶⁾. V odpovědi na příkaz Kontrolního úřadu k poskytnutí informací obsažených v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení norské orgány předložily ocenění, které provedla společnost OPAK. Ocenění společnosti OPAK se týká pozemků, které byly v době uzavření smlouvy určeny k průmyslovému využití, a nikoli ke sportovním účelům v souladu s pozdějšími předpisy o územním plánování. Ocenění nevychází z metody založené na využití, nýbrž z prodejní hodnoty vymezené jako „cena, o níž se usuzuje, že by ji ke dni ocenění byla ochotna zaplatit řada nezávislých zúčastněných stran“. V dotyčném případě byla

tato cena stanovena s odkazem na kupní ceny, jichž bylo dosaženo u „srovnatelných nemovitostí v dané oblasti“. Ocenění obsahuje závěr, že tržní cenu nelze stanovit s jistotou, že by však byla pravděpodobně v rozmezí od 80 do 100 NOK za metr čtvereční.

2.3 PRODEJ NEMOVITOSTÍ č. 2/70 A 2/32 FOTBALOVÉMU KLUBU „BRYNE FOTBALLKLUBB“

2.3.1 Smlouva o prodeji

Na základě dohody ze dne 8. srpna 2003⁽²⁷⁾ převedla samosprávná obec Time vlastnická práva na stadion v Bryne, nemovitosti č. 2/32 a 2/70, představující plochu o rozloze zhruba 53 000 m², na místní fotbalový klub (dále jen „Bryne FK“) (28). Stavby na pozemku (včetně fotbalové tribuny) již patřily fotbalovému klubu a existovaly smlouvy o pronájmu pozemků (29). Zdá se, že na pozemku zůstala jedna stavba nepatřící fotbalovému klubu Bryne FK, jelikož se plánovalo, že klub převezme práva samosprávné obce existující na základě nájemní smlouvy uzavřené s vlastníkem stavby (30).

Podle článku 2 smlouvy s Bryne jsou nemovitosti č. 2/32 a 2/70 převedeny na fotbalový klub Bryne FK bezúplatně. Samosprávná obec mimoto uhradila veškeré náklady spojené s převodem nemovitostí, jako je parcelace, vyměření atd. Pozemek zahrnuje přibližně 53 000 m² a smlouva výslovně stanoví, že by měl být využit v první řadě ke sportovním účelům.

Z článku 1 smlouvy vyplývá, že o převod vlastnických práv k pozemku požádal fotbalový klub. Cílem bylo navýšení majetku klubu, aby mohl modernizovat fotbalové hřiště v souladu s platnými požadavky na hřiště, jež mají být používána v Tippeligaen (norská první liga). Ze záznamů vyhotovených samosprávnou obcí vyplývá, že bylo nezbytné, aby klub mohl nemovitost zastavit za účelem zajištění dluhů, ačkoliv se hodnota nemovitosti pravděpodobně sníží v důsledku smluvního ustanovení, že ji lze využít pouze ke sportovním účelům.

V odpovědi na příkaz Kontrolního úřadu k poskytnutí informací obsažených v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení norské orgány předložily ocenění pozemku, na němž stojí stadion, ve stavu v době převodu. Ocenění provedla společnost OPAK. Společnost OPAK dospěla k prodejní hodnotě ve výši 2 650 000 NOK, a to na základě ocenění daného pozemku jakožto pozemku, jenž má být využit pro sportovní zařízení.

⁽²⁷⁾ Dále jen „smlouva s Bryne“.

⁽²⁸⁾ Dokument č. 413558, s. 29 a odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, příloha 29). Z podkladů z prodeje se zdá, že samosprávná obec zase pozemky koupila v roce 1996 od fotbalového klubu za cenu 1 milionu NOK. Kontrolní úřad nemá k dispozici žádné další informace o tomto prodeji.

⁽²⁹⁾ Smlouvy o pronájmu pozemků předložené Norskem, přílohy 18 a 19 odpovědi Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879).

⁽³⁰⁾ Viz příloha 24 odpovědi Norska na první žádost kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879).

⁽²²⁾ Připomínky Norska k rozhodnutí Kontrolního úřadu o zahájení řízení, dokument č. 466024, poznámka pod čarou č. 9.

⁽²³⁾ Připomínky Norska k rozhodnutí Kontrolního úřadu o zahájení řízení, dokument č. 466024, přílohy 8 a 9.

⁽²⁴⁾ Dokument č. 413558, s. 16–17.

⁽²⁵⁾ Viz dokument č. 413558 (původní stížnost), zopakováno v připomínkách sružení Aksjonsgruppa k odpovědi Norska, dokument č. 477440.

⁽²⁶⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, přílohy 13–17).

Stěžovatel uvedl, že fotbalový klub Bryne FK plánoval v roce 2007 prodej stadionu Forum Jæren za cenu ve výši 50 milionů NOK. Nový stadion měl být vybudován v Håland na pozemku zakoupeném od společnosti Bryne Industripark AS (jak bylo uvedeno výše). V odpovědi na žádost Kontrolního úřadu o informace norské orgány potvrdily, že mezi fotbalovým klubem Bryne FK a Forum Jæren bylo podepsáno prohlášení o úmyslu týkající se nemovitosti č. 2/70, nemohly však předložit jeho kopii. Zdá se však, že v roce 2008 byly tyto transakce změněny, jelikož se náklady na výstavbu plánovaného stadionu v Håland oproti očekávání ukázaly jako výrazně vyšší⁽³¹⁾.

2.3.2 Fotbalový klub Bryne FK

Nabyvatel pozemku, Bryne FK, je místní fotbalový klub, který v současnosti hraje v tzv. „Adecco League“ (1. divize). Fotbalový klub Bryne FK je zapsán v obchodním rejstříku jako nezisková organizace⁽³²⁾, fotbalový klub však založil rovněž společnost s ručením omezeným, Bryne Fotball AS.

Podle informací, které poskytly norské orgány⁽³³⁾, uzavřely v roce 2001 klub a společnost s ručením omezeným smlouvu o spolupráci na základě standardní dohody vypracované norským fotbalovým svazem pro spolupráci mezi obchodními a neobchodními divizemi týmů. Podle podmínek smlouvy⁽³⁴⁾ byla společnost s ručením omezeným s tehdejšími názvem Bryne Fotball ASA pověřena těmito hospodářskými činnostmi: sponzorské smlouvy, prodej mediálních a televizních práv a reklamních ploch, prodej pomocného vybavení a udělování licencí na toto vybavení, využití trenérů a hráčů pro reklamní účely, komerční využití názvu a loga klubu, prodej vstupenek na domácí zápasy klubu a smlouvy týkající se binga. Fotbalový klub Bryne FK na druhou stranu odpovídal za veškeré záležitosti související se sportem, například trenérů a výběr týmů, kalendář zápasů a zápasy jako takové, zajištění cesty pro hráče, práva a povinnosti vůči hráčům, členům, ostatním organizacím a státním orgánům, jež byly klubu svěřeny na základě předpisů a stanov sportovních sdružení, členské poplatky a méně významné obchodní činnosti, například tomboly pořádané během zápasů, a provoz stadionu.

Podle smlouvy o spolupráci měla společnost Bryne Fotball ASA finanční odpovědnost za hráče⁽³⁵⁾. Společnost Bryne Fotball ASA mimoto platila kupní cenu za hráče nebo cenu fotbalovému klubu Bryne FK, pokud hráč postoupil z jednoho z juniorských týmů klubu do elitního týmu. Společnost

s ručením omezeným by si rovněž ponechala čistý zisk po uhrazení těchto výdajů. Společnost s ručením omezeným mimoto platila fotbalovému klubu Bryne FK poplatek ve výši 150 000 NOK ročně za pronájem stadionu a rovněž částku ve výši 10 000 NOK za oficiální fotbalový zápas a cenu za mediální práva, sponzorská práva atd.

Za účelem dodržení obecných pravidel norského fotbalového svazu však byly pracovní smlouvy s hráči uzavírány formálně fotbalovým klubem Bryne FK a klub byl formálně rovněž stranou smluv týkajících se prodeje, koupě nebo najímání hráčů. Klub byl mimoto odpovědný za řízení čistě sportovní povahy (například trénink, výběr atd.).

Na jaře 2004 došlo k reorganizaci klubu a společnosti. Veškeré činnosti společnosti Bryne ASA byly převedeny na fotbalový klub Bryne FK a společnost Bryne Fotball ASA změnila svůj status a stala se z ní Bryne Fotball AS, jejímž jediným účelem bylo splacení dluhů. Zdá se, že dluhy byly splaceny v roce 2006⁽³⁶⁾. V současnosti jsou tudíž veškeré činnosti hospodářské i neobchodní povahy vykonávány v rámci fotbalového klubu Bryne FK.

3. PŘIPOMÍNKY NORSKÝCH ORGÁNŮ

Norská vláda předložila připomínky k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

3.1 PŘIPOMÍNKY K PRODEJI NEMOVITOSTÍ č. 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLEČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

Společně se svými připomínkami předložily norské orgány rovněž ocenění nemovitostí, včetně odhadní ceny podzemních parkovacích míst.

Norské orgány zastávají názor, že nemovitosti nebyly postoupeny bezúplatně; samosprávná obec získala odměnu prostřednictvím výstavby podzemních garáží. Státní podpora proto neexistuje, pokud náklady na výstavbu parkovacích míst odpovídají alespoň hodnotě nemovitostí převedených na společnost Grunnsteinen AS.

V tomto ohledu norské orgány odkazují na ocenění, které provedla společnost OPAK, v němž byla hodnota nemovitostí převedených na společnost Grunnsteinen jako celek stanovena v rozmezí od 4 510 000 do 5 636 000 NOK. Odhady společnosti OPAK týkající se nákladů na výstavbu parkovacích míst v podzemních garážích činí podle zkušeností s podobnými projekty přibližně 8 450 000 NOK, což je běžný postup v odvětví. Norské orgány rovněž uvedly, že stavební firma Skanska odhadla na stejném základě náklady na výstavbu jednoho parkovacího místa na 150 000 NOK, tj. 9 750 000 NOK za 65 parkovacích míst.

⁽³¹⁾ Připomínky fotbalového klubu Bryne FK k zahájení formálního vyšetřovacího řízení (dokument č. 485026).

⁽³²⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, příloha 21).

⁽³³⁾ Připomínky Norska k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, dopis ze dne 21. února 2008 (dokument č. 466024).

⁽³⁴⁾ Příloha 13 připomínek Norska k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, dopis ze dne 21. února 2008 (dokument č. 466024).

⁽³⁵⁾ Společnost s ručením omezeným vyplácela platy hráčům a rovněž platy pro fyzioterapeuty, trenéry a jiné pomocné pracovníky; hradila příspěvky zaměstnavatele na sociální zabezpečení; náklady na pořízení a údržbu vybavení potřebného pro trénink a zápasy; tréninky a rovněž cestovní výdaje týmů v souvislosti s přespolními zápasy.

⁽³⁶⁾ Odpověď Norska na první žádost Kontrolního úřadu o informace (dokument č. 427879, příloha 22).

Na základě těchto údajů norské orgány uvedly, že náklady na garáže více než vyrovnají hodnotu nemovitostí, neexistuje tudíž žádná státní podpora.

3.2 PŘIPOMÍNKY K PRODEJI NEMOVITOSTI č. 4/165 SPOLEČNOSTI BRYNE INDUSTRIPARK AS

Co se týká prodeje nemovitosti č. 4/165 společnosti Bryne Industripark AS, opět bylo předloženo ocenění provedené společností OPAK. Norské orgány uvedly, že společnost OPAK ocenila pozemek v souladu s předpisy platnými v té době, tj. nezastavěný pozemek vyhrazený v obecném plánu obce pro průmyslové účely, na nějž se však nevztahoval podrobný územní plán. Norské orgány tvrdily, že není podstatné, že byl předložen návrh na podrobný územní plán a posléze stažen a že dotyčná plocha byla později určena ke sportovním účelům, jelikož v době transakce neexistoval žádný platný územní plán.

Norské orgány v tomto ohledu zdůraznily, že cena, kterou skutečně uhradila společnost Bryne Industripark, a to ve výši 4 700 000 NOK (což odpovídá 83 NOK za metr čtvereční), spadá do přijatelného cenového rozpětí podle ocenění společnosti OPAK, tj. 4 510 000–5 636 000 NOK (tj. 80 až 100 NOK za metr čtvereční). Norské orgány připouštějí, že zaplacená cena je v dolní části přijatelného cenového rozpětí, k němuž dospěla společnost OPAK, tvrdí však, že nemůže existovat žádná podpora, pokud se zaplacená cena významně neodchyluje od odhadnuté hodnoty, přičemž hodnota nezastavěného pozemku, na nějž se nevztahuje územní plán, je v každém případě nejistá.

3.3 PŘIPOMÍNKY K PRODEJI NEMOVITOSTÍ č. 2/70 A 2/32 FOTBALOVÉMU KLUBU BRYNE FK

Co se týká prodeje nemovitostí č. 2/70 a 2/32, norské orgány uvedly, že první otázkou, kterou je nutno posoudit, je to, zda byla prostřednictvím transakce fotbalovému klubu Bryne FK poskytnuta hospodářská výhoda. V připojeném ocenění společnost OPAK odhadla hodnotu pozemku, na němž je vybudován stadion, v rozmezí od 2 385 000 do 2 915 000 NOK. Jelikož za pozemek nebyla zaplacená žádná odměna, norské orgány potvrzují, že fotbalový klub Bryne FK získal hospodářskou výhodu odpovídající hodnotě nemovitosti, jak ji stanovila společnost OPAK.

Bez ohledu na výhodu udělenou fotbalovému klubu Bryne FK norské orgány tvrdí, že transakce nezahrnuje podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP. Podle jejich názoru nebyl fotbalový klub Bryne FK v době uskutečnění transakce podnikem ve smyslu pravidel státní podpory obsažených v Dohodě o EHP. Tento názor se zakládá na organizační struktuře klubu v době transakce. V té době se fotbalový klub Bryne FK podílel pouze na neobchodních a neprofesionálních činnostech, zatímco obchodní činnost a hospodářská rizika a výhody spojené s profesionálním fotbalovým týmem klubu se uskutečňovaly v rámci společnosti Bryne Fotball ASA.

Pokud jde o možnou státní podporu pro společnost Bryne Fotball ASA, Norsko uvedlo, že tuto podporu vylučovaly podmínky smlouvy o spolupráci. Podle této smlouvy musela společnost Bryne Fotball ASA platit fotbalovému klubu Bryne FK roční poplatek ve výši 150 000 NOK za využívání stadionu a částku ve výši 10 000 NOK za každý oficiální zápas. Smlouva tudíž zajišťovala, aby z hospodářské výhody plynoucí z převodu pozemku měl prospěch výhradně fotbalový klub Bryne FK.

Pokud jde o spojení společnosti Bryne Fotball ASA a fotbalového klubu Bryne FK, k němuž došlo přibližně půl roku po převodu majetku, norské orgány uvedly, že nelze předpokládat, že v důsledku spojení získají automaticky výhodu udělenou samosprávnou obcí úměrně obchodní činnosti klubu. Místo toho je nutno podrobně analyzovat současné hospodářské činnosti s cílem zjistit rozdělení mezi hospodářské a nehošpodářské činnosti.

4. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

4.1 PŘIPOMÍNKY FOTBALOVÉHO KLUBU BRYNE FK

Fotbalový klub Bryne FK podal připomínky týkající se převodu majetku a organizační struktury a činnosti klubu.

Klub v souladu s tím, co bylo uvedeno výše, objasnil, že se jeho organizační struktura po spojení fotbalového klubu Bryne FK a společnosti Bryne Fotball ASA v roce 2004 změnila. V současnosti se veškeré činnosti uskutečňují v rámci fotbalového klubu Bryne FK. Klub však uzavřel navazující smlouvu se společností Klubbinvest AS, která nese finanční riziko za smlouvy s profesionálními fotbalisty.

Klub dále uvedl, že v letech 2005, 2006 a 2007 měl záporné výsledky a že hlavní část jeho činnosti je neobchodní povahy a souvisí především s mladými fotbalovými hráči. Z celkového počtu 2 047 hodin činnosti v klubu⁽³⁷⁾ připadá na hospodářskou činnost přibližně pouze 230 hodin, tj. 11 % z celkového počtu. Veškeré nehošpodářské činnosti se uskutečňují v zařízeních nacházejících se na pozemku, který byl na klub převeden smlouvou z roku 2003.

Pokud jde o převod vlastnických práv k prostorám stadionu, klub zdůrazňuje, že v roce 2003 byl převeden pouze pozemek, jelikož klub již vlastnil budovy a zařízení. Klub odkazuje na nájemní smlouvu uzavřenou se samosprávnou obcí Time jakožto bývalým vlastníkem nemovitosti, podle níž je určitá plocha na převedeném pozemku vyhrazena po dobu 99 let pro parkování. Klub se domnívá, že dlouhodobá nájemní smlouva významně snižuje hodnotu nemovitosti a že toto nevzala společnost OPAK v potaz.

⁽³⁷⁾ Podle tabulky předložené Bryne FK (obsažené v dokumentu č. 485026), která udává počet hodin činnosti v rozdělení podle věkových skupin, měsíců a druhů činnosti (trénink, zápas atd.).

Podle názoru klubu nebyl v době převodu pozemku fotbalový klub Bryne FK podnikem kvůli tehdejší organizační struktuře a smlouvě o spolupráci, jak bylo popsáno výše. Jelikož by otázka podpory měla být posouzena v době převodu, neexistuje žádná státní podpora. Co se týká hodnoty majetku, klub podotýká, že vzhledem k záporné hodnotě nájemní smlouvy, která vyhraňuje část pozemku pro parkování, je skutečná hodnota převedeného pozemku významně nižší než hodnota, kterou uvedla společnost OPAK. Pokud by Kontrolní úřad dospěl k závěru, že převod zahrnoval podporu, případný prvek podpory může být proto *de minimis*.

4.2 PŘIPOMÍNKY NORSKÉHO FOTBALOVÉHO SVAZU

Norský fotbalový svaz (dále jen „NFS“) podal připomínky týkající se organizace norského fotbalu obecně a zdržel se konkrétních připomínek k dotčenému případu.

Svaz objasnil, že je jednou z největších neziskových organizací v Norsku, která má více než 500 000 členů, včetně 400 000 aktivních fotbalových hráčů. K hlavní činnosti svazu patří nábor a rozvoj hráčů na všech úrovních.

NFS se proto snaží zajistit, aby po celé zemi existovala přiměřená zařízení.

NFS uvedl, že za zajišťování a pořádání sportovních činností pro děti a mládež v místním prostředí v zásadě odpovídá stát. Výstavba nových zařízení tudíž vyžaduje příspěvek ze strany sportovní komunity, jakož i orgánů veřejné správy. NFS se domnívá, že příspěví klubů k tomuto veřejnému úkolu je poměrně významné, ačkoliv nebylo nikdy vyčísleno. Dalším přínosem jeho úsilí zaměřeného na děti a mládež je vytvoření kanálu pro mobilitu mezi fotbalem na místní úrovni a na profesionální úrovni. Důležitým cílem je vždy solidarita s místními kluby, ačkoliv příjmy je dosaženo prodejem mediálních práv na vnitrostátní nebo evropské úrovni.

4.3 PŘIPOMÍNKY KLUBU VÅLERENGA FOTBALL

Klub Vålerenga Fotball, prostřednictvím svého právního zástupce, advokátní společnosti Selme, podal obecné připomínky k otázce převodu pozemku na fotbalové kluby za účelem výstavby fotbalových zařízení. Podle fotbalového klubu Vålerenga má tato záležitost praktický význam a je pravděpodobné, že se znovu objeví i v budoucnu.

V tomto ohledu klub odkazuje na šest záležitostí, které mohou mít význam při projednávání takovýchto případů. Za prvé poukazuje na význam vedení odděleného účetnictví mezi obchodní a neobchodní částí činnosti klubu. Klub Vålerenga za druhé tvrdí, že klub vlastní stadion, který je pronajatý,

nemusí spadat do definice podniku za předpokladu, že tento stadion provozuje pouze jako „pasivní vlastník“. Za třetí zastává klub Vålerenga názor, že se předpokládá, že výstavba a provoz fotbalových stadionů neovlivňuje obchod. Klub za čtvrté uvedl, že fotbalové stadiony lze považovat za sociální infrastrukturu. Za páté, tržní nájemné za fotbalový stadion je nutno stanovit na základě toho, co jsou kupující ochotni zaplatit, a nikoli na základě toho, zda bude investice amortizována. Za šesté, povinnost vybudovat a provozovat fotbalový stadion spojená s převodem pozemku má zápornou hodnotu, což znamená, že klubu neposkytuje žádnou hospodářskou výhodu.

II. POSOUZENÍ

1. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

Čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP uvádí:

„Nestanoví-li tato dohoda jinak, jsou podpory poskytované v jakékoli formě členskými státy ES, státy ESVO nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby a pokud ovlivňují obchod mezi smluvními stranami, neslučitelné s fungováním této dohody.“

Z tohoto ustanovení vyplývá, že aby existovala státní podpora ve smyslu Dohody o EHP, musí být splněny tyto podmínky:

- podpora musí být poskytnuta ze *státních prostředků*,
- podpora musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby, tj. opatření musí určitému *podniku* poskytovat *hospodářskou výhodu*,
- opatření musí být *selektivní* ve smyslu Dohody o EHP,
- podpora musí *narušovat hospodářskou soutěž* a *ovlivnit obchod* mezi smluvními stranami.

To, zda jsou splněny tyto podmínky, je nutno posoudit jednotlivě pro každou z výše popsaných transakcí.

2. PRODEJ NEMOVITOSTÍ č. 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLEČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyslovil Kontrolní úřad pochybnosti, zda se transakce uskutečnila za tržních podmínek. Kontrolní úřad připustil, že se transakce, u níž cena zaplacená za nemovitost spočívá v povinnosti vybudovat podzemní stavbu pro samosprávnou obec, může v zásadě uskutečnit za tržních podmínek. Aby však mohl Kontrolní úřad ověřit, zda tomu tak je, je nutno provést ocenění nemovitosti a stanovit spolehlivě tržní cenu vybudovaných parkovacích míst.

V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad mimoto uvedl, že se ocenění, které provedla společnost Eiendomsmeqler 1, předložené norskými orgány v té době vztahuje pouze na jednu z dotyčných nemovitostí. Kontrolní úřad zpochybnil rovněž spolehlivost ocenění nemovitosti č. 1/630, jelikož ocenění neuvádělo použitou metodu, ani nezmiňovalo charakteristiky nemovitosti, které jsou rozhodující pro vyvození závěru.

Kontrolní úřad měl rovněž za to, že transakce ovlivnila obchod a narušila hospodářskou soutěž v EHP.

Po rozhodnutí Kontrolního úřadu o zahájení řízení předložily norské orgány nové ocenění nemovitostí a rovněž odhad nákladů na výstavbu parkovacích míst, které provedla společnost OPAK. Kontrolní úřad poznamenává, že nelze mít za to, že společnost Grunnsteinen získala nějakou výhodu, lze-li prokázat, že hodnota nemovitosti byla stejná či nižší než záporná hodnota povinnosti vybudovat podzemní garáže. S cílem určit, zda tomu tak bylo, je nutné posoudit spolehlivost zprávy společnosti OPAK s odkazem na metodu uvedenou v pokynech k prvkům státní podpory při prodeji pozemků a staveb orgány veřejné moci.

2.1 POSOUZENÍ ZPRÁVY SPOLEČNOSTI OPAK

Podle pokynů k prvkům státní podpory při prodeji pozemků a staveb orgány veřejné moci musí být tržní hodnota nemovitosti stanovena na základě obecně uznávaných tržních ukazatelů a oceňovacích norem majetkovým odhadcem s dobrou pověstí, který je při výkonu svých úkolů nezávislý. Ekonomickou nevýhodnost zvláštních povinností je nutno ohodnotit zvlášť a může být započítána do kupní ceny⁽³⁸⁾.

Majetkový odhadce s dobrou pověstí

Zprávu o ocenění vyhotovila společnost OPAK, která působí v oblasti řízení staveb, služeb pro společnosti vlastníků domů a majetkového ocenění. Dotyčnou zprávu vypracoval p. Jacob Aarsheim.

Pokyny pro státní podporu stanoví, že „majetkovým odhadcem“ je osoba s dobrou pověstí, která získala odpovídající titul v uznávaném vzdělávacím zařízení nebo má rovnocennou vysokoškolskou kvalifikaci a má přiměřené zkušenosti a je způsobilá v oceňování pozemků a staveb podle místa a majetkové kategorie.

Norské orgány objasnily, že společnost OPAK, a zejména p. Aarsheim mají značné zkušenosti s oceňováním této majetkové kategorie v oblasti Jæren. Jejich tvrzení jsou doložena životopisem p. Aarsheima, který byl připojen k připomínkám

⁽³⁸⁾ Pokyny k prvkům státní podpory při prodeji pozemků a staveb orgány veřejné moci, oddíl II bod 2 písm. a) až c).

norských orgánů určených Kontrolnímu úřadu⁽³⁹⁾. Kromě rozsáhlých zkušeností má p. Aarsheim vzdělání v oblasti stavebních technologií. Neexistuje proto důvod pro domněnku, že společnost OPAK a p. Aarsheim nesplňují kritéria stanovená v pokynech a nemají dobrou pověst.

Nezávislost majetkového odhadce

V pokynech pro státní podporu je uvedeno, že: „odhadce by měl být při výkonu svých úkolů nezávislý, tj. orgány veřejné moci by neměly být oprávněny vydávat příkazy ohledně výsledku oceňování“.

Zpráva odkazuje na účel ocenění a přítomnost p. Aarsheima a jedné další osoby ze společnosti OPAK při návštěvě nemovitosti. Je připojeno rovněž podrobné vysvětlení použité metody. V tomto ohledu nemá Kontrolní úřad důvod pochybovat, že majetkový odhadce vykonal svůj úkol zcela nezávisle ve smyslu pokynů.

Stanovení tržní hodnoty na základě obecně uznávaných ukazatelů a oceňovacích norem

V pokynech je „tržní hodnota“ vymezena jako „cena, za kterou by mohly být pozemky a stavby prodány na základě soukromé smlouvy mezi dobrovolným prodávajícím a nezávislým kupujícím v den ocenění za předpokladu, že je majetek veřejně obchodovatelný, že tržní podmínky umožňují řádné dispoziční právo a že je s ohledem na povahu majetku k dispozici běžná doba pro sjednání prodeje“.

Ve zprávě OPAK jsou mimo jiné uvedena tato východiska a předpoklady:

- vlastník se staví k prodeji kladně,
- majetek lze volně uvést na trh za účelem prodeje během běžné doby,
- kupující, kteří jsou ochotni zaplatit mimořádně vysoké ceny kvůli „zvláštním zájmům“, nejsou bráni v potaz,

[...]

- ocenění je provedeno v souladu s běžnými postupy společnosti OPAK při oceňování a kurzy týkajícími se oceňování majetku, které poskytuje UiS.

⁽³⁹⁾ Připomínky Norska k rozhodnutí Kontrolního úřadu o zahájení řízení, dokument č. 466024, s. 8 a příloha 5 (CV).

Jelikož je stavba na pozemku určena k demolici a musí být zbourána, společnost OPAK stanovila hodnotu nemovitosti jako nezastavěného pozemku. Použitá metodika, na niž se odkazuje jako na metodu založenou na nákladech na pozemek, je objasněna takto:

„Ocenění majetku závisí na předpokládaném využití a možnosti rozvoje, včetně očekávaného zisku. Příмым parametrem jsou náklady na pozemek, tj. rozdíl mezi tržní hodnotou plně rozvíjené nemovitosti a celkovými stavebními náklady včetně ziskového rozpětí bez nákladů na pozemek, vydělené počtem metrů čtverečních vnitřní podlahové plochy bez podzemního podlaží“⁽⁴⁰⁾. Dále je objasněno, že náklady na pozemek závisí na poptávce po stavbách v dané oblasti, stavebních nákladech a platných předpisech týkajících se územního plánování. Při tomto hodnocení se berou v úvahu rovněž zkušenosti z prodeje srovnatelných pozemků v dané oblasti.

Při použití této metody dospěla zpráva společnosti OPAK k ceně ve výši 3,2 milionu NOK jako k přiměřenému odhadu kupní ceny.

Kontrolní úřad měl již dříve v rozhodnutí týkajícím se prodeje budovy univerzitní knihovny v Oslo za to, že metoda založená na nákladech na pozemek je přijatelnou metodou pro parcely bez existujících staveb⁽⁴¹⁾. Norské sdružení odhadců (NTF) na svých internetových stránkách⁽⁴²⁾ odkazuje v první řadě na jiné metody, například metodu čisté kapitalizace, metodu peněžního toku a metodu technické hodnoty. Tyto metody však předpokládají, že se na pozemku nachází stavba. Stavba na dotyčném pozemku je určena k demolici, Kontrolní úřad proto považuje metodu založenou na nákladech na pozemek za přijatelnou metodu ocenění pro dotyčné tři nemovitosti.

Ekonomická nevýhodnost zvláštních povinností

V pokynech je uvedeno, že „[s] prodejem mohou být ve veřejném zájmu spojeny zvláštní povinnosti, které se vází na pozemky a stavby a ne na kupujícího nebo na jeho hospodářské aktivity, za předpokladu, že je každý případný kupující musí a v podstatě je schopen splnit bez ohledu na to, zda podniká či ne nebo bez ohledu na povahu jeho podnikání. Ekonomická nevýhodnost takových povinností by měla být zvlášť ohodnocena nezávislými odhadci a může být započítána do kupní ceny.“

Kontrolní úřad se domnívá, že povinnost vybudovat podzemní garáže představuje takovouto zvláštní povinnost, která se neváže na kupujícího. Náklady na zbourání budovy určené k demolici lze rovněž ohodnotit a vyrovnat podle stejných zásad.

⁽⁴⁰⁾ Ocenění OPAK týkající se nemovitostí č. 1/152, 1/301 a 1/630 (příloha 3 dokumentu č. 466024).

⁽⁴¹⁾ Úřední rozhodnutí č. 170/05/KOL ze dne 29. června 2005 o prodeji nemovitostí ve veřejném vlastnictví – budova univerzitní knihovny a část přilehlého pozemku v Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

Co se týká povinnosti vybudovat podzemní parkovací místa, odhad nákladů vychází z pokynů vydaných orgány veřejné správy a nezávislým inženýrským institutem⁽⁴³⁾, které vyžadují 25 metrů² na parkovací místo, a zkušeností s náklady na výstavbu podzemních garáží. Společnost OPAK uvedla, že tato metoda výpočtu nákladů je v odvětví běžným postupem. Na tomto základě dospěla společnost OPAK k ceně ve výši 130 000 NOK na parkovací místo, tj. 8 450 000 NOK za 65 parkovacích míst, bez DPH a nákladů na pozemek.

Náklady na demolici, včetně poplatků za sběr a třídění odpadu, byly stanoveny na základě zkušeností s podobnými demoličními pracemi. Společnost OPAK odhadla, že tyto náklady mohou činit 150 000 NOK.

Kontrolní úřad připomíná, že ačkoliv musí posoudit obsah odborných posudků předložených externími stranami, není povinen využít svých vlastních externích poradců⁽⁴⁴⁾. Po přezkoumání propočtů nákladů, které provedl nezávislý odborník s dostatečnými technickými znalostmi při oceňování majetku jako takového na základě inspekce na místě zastává Kontrolní úřad názor, že tyto výpočty jsou v souladu s pokyny pro státní podporu. Odhadované náklady proto mohou být započítány do kupní ceny.

2.2 ZÁVĚR OHLEDNĚ PRVKU STÁTNÍ PODPORY PŘI PRODEJI NEMOVITOSTÍ č. 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLEČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

Na základě výše uvedeného posouzení zprávy společnosti OPAK vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že vzhledem ke skutečnosti, že se ekonomická nevýhodnost povinnosti vybudovat podzemní parkovací místa a náklady na zbourání budovy určené k demolici odhadují na celkovou částku ve výši 8,6 milionu NOK a hodnota nemovitosti je odhadována na 3,2 milionu NOK, transakce neposkytuje společnosti Grunnsteinen AS žádnou hospodářskou výhodu. Jelikož záporná hodnota ekonomické nevýhody významně přesahuje kladnou hodnotu nemovitosti, není tento závěr ovlivněn přiměřenou přípustnou chybou nebo skutečností, že společnost OPAK tvrdí, že ocenění takovýchto nemovitostí je nejisté.

Kontrolní úřad však podotýká, že rozdíl v hodnotě mezi povinností, kterou přijala společnost Grunnsteinen, a hodnotou majetku je natolik významný, že by mohl naznačovat, že tržní hodnota, k níž dospěla společnost OPAK, může být nejistá. Vzhledem k významnému rozdílu by však i značná úprava hodnot stanovených společností OPAK nevedla k závěru, že společnost Grunnsteinen získala výhodu.

Na základě těchto skutečností vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že převod nemovitostí č. 1/152, 1/301 a 1/630 na společnost Grunnsteinen nezahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

⁽⁴³⁾ Norges byggforskingsinstitutt a Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Věc T-274/01 *Valmont v. Komise*, Sb. rozh. 2004, s. II-3145, bod 72.

3. PRODEJ NEMOVITOSTI č. 4/165 SPOLEČNOSTI BRYNE INDUSTRIEPARK AS

V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřil Kontrolní úřad pochybnosti, zda cena ve výši 4,7 milionu NOK za pozemek o rozloze 56 000 m² odpovídala tržní ceně. Pochybnosti Kontrolního úřadu byly založeny mimo jiné na skutečnosti, že samosprávná obec uvedla, že nemovitost byla prodána za cenu pokrývající náklady, přičemž od této zásady bylo později upuštěno, jelikož se usuzovalo, že pozemky jsou odprodávány příliš levně. Jelikož nebylo provedeno žádné ocenění, Kontrolní úřad nebyl přesvědčen srovnáním s prodejem jiných nemovitostí v regionu.

V odpovědi na příkaz Kontrolního úřadu k poskytnutí informací obsažených v rozhodnutí o zahájení řízení předložily norské orgány ocenění majetku, které provedla společnost OPAK. Je tudíž nutno posoudit, zda předložené ocenění splňuje normy stanovené v pokynech Kontrolního úřadu.

3.1 POSOUZENÍ ZPRÁVY SPOLEČNOSTI OPAK

Podle pokynů Kontrolního úřadu pro státní podporu musí být tržní hodnota nemovitostí stanovena na základě obecně uznávaných tržních ukazatelů a oceňovacích norem majetkovým odhadcem s dobrou pověstí, který je při výkonu svých úkolů nezávislý.

Majetkový odhadce s dobrou pověstí

Kvalifikace a pověst společnosti OPAK, a zejména p. Aarsheima byly posouzeny výše. Na základě tohoto posouzení se Kontrolní úřad domnívá, že zpráva týkající se nemovitosti č. 4/165 byla rovněž vyhotovena majetkovým odhadcem s dobrou pověstí.

Nezávislost majetkového odhadce

Kontrolní úřad nezjistil žádné známky toho, že by majetkový odhadce nebyl nezávislý. P. Aarsheim patří do známé společnosti pro oceňování majetku, která nemá žádné formální vazby na samosprávnou obec. Zpráva rovněž objasňuje účel ocenění a potvrzuje, že p. Aarsheim navštívil nemovitost, a popisuje podrobně použitou metodu. Na tomto základě nemá Kontrolní úřad důvod pochybovat, že ocenění bylo provedeno zcela nezávisle na příkazech samosprávné obce ohledně výsledku ocenění.

Stanovení tržní hodnoty na základě obecně uznávaných tržních ukazatelů a oceňovacích norem

Jak bylo popsáno výše, společnost OPAK uvedla řadu předpokladů svého ocenění, včetně předpokladu, že prodejce je ochoten nemovitost prodat a že nemovitost může být uvedena na trh za běžnou dobu.

Společnost OPAK stanovila hodnotu nemovitosti na základě toho, že se na ni nevztahoval územní plán, pouze obecné vyhrazení pro průmyslové účely. Důvodem je to, že navrhovaný územní plán, v němž byl pozemek vyhrazen jako průmyslová plocha, byl před podpisem smlouvy stažen kvůli připomínkám ze strany národní správy veřejných silnic⁽⁴⁵⁾. Územní plán, který byl přijat později, se podle společnosti OPAK velmi lišil od staženého plánu, jelikož daná oblast byla určena k sportovním účelům, a nikoli pro průmyslové využití.

Zpráva stanoví, že „prodejní hodnotou je cena, kterou je v době ocenění ochotna zaplatit řada nezávislých potenciálních kupců, kteří mají zájem o nemovitost“. Na rozdíl od ocenění nemovitostí převedených na společnost Grunnsteinen společnost OPAK v případě Hålandsmarka nepoužila metodu založenou na nákladech na pozemek nebo jinou metodu, kterou NTF upřednostňuje s ohledem na stavby. Cena je místo toho stanovena porovnáním se srovnatelnými parcelami prodanými v této oblasti (srovnatelné prodejní hodnoty).

Společnost OPAK uvedla, že srovnatelné ceny v dané oblasti jsou v rozmezí od 80 NOK za metr čtvereční (prodej mezi soukromou stranou a obcí) do 115 NOK za metr čtvereční (prodej mezi dvěma soukromými stranami). Společnost OPAK odkazuje rovněž na rozhodnutí o novém ocenění ve věci Stavanger, v němž byla za pozemky vyhrazené pro bytovou výstavbu blízko centra stanovena cena ve výši 140 NOK za metr čtvereční. Podle společnosti OPAK by to odpovídalo ceně za dotyčnou průmyslovou plochu ve výši přibližně 90 NOK za metr čtvereční. Společnost OPAK připouští, že tržní podmínky jsou nejisté, a proto navrhuje, aby byla tržní cena v rozmezí od 80 do 100 NOK za metr čtvereční, tj. 4 510 000 až 5 636 000 NOK za celou plochu. Na tomto základě je odhad společnosti OPAK týkající se prodejní hodnoty ve středu tohoto rozpětí, tj. 5 100 000 NOK.

V rozhodnutí o zahájení řízení se Kontrolní úřad vyjádřil skepticky ohledně spolehlivosti srovnání s cenami, jichž bylo dosaženo u jiných nemovitostí v dané oblasti, ze strany obce mimo jiné proto, že navzdory připomínkám správy veřejných silnic považoval územní plán pro danou oblast za již přijatý, a proto se nejevilo jaké správné srovnávat pozemek s oblastmi, pro něž neexistoval žádný územní plán. Norské orgány však ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení uvedly, že připomínky správy veřejných silnic byly známy v době prodeje, a proto nebyl územní plán přijat. Územní plán pro danou oblast byl přijat až v srpnu 2007, tj. dva roky po prodeji, a oblast byla poté vyčleněna pro sportovní účely. Ačkoliv v době transakce nebyl stranám znám řetězec dalších událostí, tyto skutečnosti podporují závěr, že stažení původního územního plánu bylo skutečné a že bylo možno očekávat významné změny.

Kontrolní úřad proto považuje předpoklady, na nichž je založena zpráva společnosti OPAK, tj. že v době prodeje neexistoval územní plán, za přijatelné.

⁽⁴⁵⁾ Čl. 1 odst. 3 smlouvy o prodeji, dokument č. 428860.

Co se týká metody ocenění, kterou použila společnost OPAK, Kontrolní úřad uvádí, že se srovnávací prodejní hodnoty jeví jako méně přesné než ostatní metody popsané NTF, jelikož charakteristiky a očekávané využití majetku jsou vzaty v potaz v menším rozsahu. Kontrolní úřad však z ocenění společnosti OPAK usoudil, že metodu založenou na nákladech na pozemek, která je úzce spojena s maximálním přípustným využitím pozemku, nelze snadno použít, pokud neexistuje žádný územní plán. V tomto ohledu je nutno uvést, že NTF zmiňuje rovněž srovnávací prodejní hodnoty jako jednu z přijatelných metod ocenění průmyslových ploch ⁽⁴⁶⁾.

Na základě těchto skutečností Kontrolní úřad usuzuje, že je nutno mít za to, že zpráva společnosti OPAK je založena na obecně uznávaných tržních ukazatelích a oceňovacích normách.

3.2 ZÁVĚR OHLEDNĚ PRVKU STÁTNÍ PODPORY PŘI PRODEJI NEMOVITOSTI č. 4/165 SPOLEČNOSTI BRYNE INDUSTRIPARK

Kupní cena pro společnost Bryne Industripark činila 4 700 000 NOK. Tato cena je v dolní části cenového rozpětí stanoveného společností OPAK (4 510 000 až 5 636 000 NOK) a o něco nižší než odhadovaná prodejní hodnota ve výši 5,1 milionu NOK.

Z judikatury Soudu prvního stupně vyplývá, že Kontrolní úřad musí při posuzování ocenění, která mu byla předložena v průběhu řízení o státní podpoře v souvislosti s prodejem pozemků a staveb orgány veřejné moci, „určit, zda se [kupní cena] liší natolik, že je namístě dospět k závěru o existenci zvýhodnění“ ⁽⁴⁷⁾ (zdůraznění přidáno). Dotyčná transakce se mimoto týká nezastavěného pozemku, na nějž se nevztahoval územní plán a jehož hodnotu nelze podle společnosti OPAK stanovit s určitostí. Skutečná tržní hodnota nemovitosti by proto mohla být rovněž v dolní části cenového rozpětí stanoveného společností OPAK, což by odpovídalo ceně skutečně zaplacené společností Bryne Industripark. Na základě těchto skutečností vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že nelze zjistit, že prodej majetku zvýhodnil společnost Bryne Industripark ve smyslu pravidel státní podpory.

Transakce tudíž nezahrnuje poskytnutí státní podpory ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP společností Bryne Industripark.

4. PRODEJ NEMOVITOSTÍ č. 2/70 A 2/32 (STADION V BRYNE) FOTBALOVÉMU KLUBU BRYNE FK

V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyslovil Kontrolní úřad pochybnosti, zda se bezúplatný převod nemovitosti fotbalovému klubu Bryne FK uskutečnil za tržních podmínek. Kontrolní úřad se dále domníval, že fotbalový klub Bryne FK podle informací, které měl v té době k dispozici,

pravděpodobně spadá do definice podniku za účelem pravidel státní podpory, jelikož vykonává hospodářské činnosti, které mohou ovlivnit obchod uvnitř EHP. Na tomto základě zaujal Kontrolní úřad předběžný názor, že transakce mohla zahrnovat státní prostředky, zvýhodnit určitý podnik a ovlivnit obchod uvnitř EHP.

V průběhu formálního vyšetřovacího řízení získal Kontrolní úřad nové informace.

V připomínkách k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení a v odpovědi na příkaz Kontrolního úřadu k poskytnutí informací norské orgány poskytly za prvé ocenění převedených nemovitostí a za druhé více informací o organizační struktuře fotbalového klubu v době transakce. Co se týká organizační struktury, bylo uvedeno, že klub sestával ze dvou subjektů, a to společnosti Bryne ASA a fotbalového klubu Bryne FK.

4.1 STÁTNÍ PROSTŘEDKY

Čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP stanoví, že proto, aby bylo opatření považováno za státní podporu, musí být provedeno státem nebo ze státních prostředků.

Kontrolní úřad připomíná, že podle ustálené judikatury je definice podpory obecnější než definice dotace, jelikož zahrnuje nejen pozitivní plnění, jako jsou dotace, nýbrž rovněž různé formy opatření, které snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, a které tak, aniž by byly dotacemi v užším slova smyslu, mají tutéž povahu a stejné účinky ⁽⁴⁸⁾. Ztráta příjmů pro stát při prodeji pod tržní hodnotu rovněž spadá do pojmu státní prostředky.

Aby bylo možno určit, zda byly při prodeji nemovitostí č. 2/70 a 2/32 fotbalovému klubu Bryne FK využity státní prostředky, je nutno určit tržní hodnotu těchto nemovitostí. Pokud je obec prodala za cenu nižší, než je jejich tržní hodnota, byly spotřebovány státní prostředky v podobě ušlého příjmu.

Norské orgány předložily ocenění pozemku, na němž je postaven stadion, které provedla společnost OPAK. Jak bylo uvedeno výše, ocenění je nutno přezkoumat s ohledem na pokyny Kontrolního úřadu.

⁽⁴⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 42.

⁽⁴⁷⁾ Věc T-274/01 *Valmont*, uvedeno výše, bod 45 a spojené věci T-127/99, T-129/99 a T-148/99 *Diputación Foral de Alava*, Sb. rozh. 2002, s. II-01275, bod 85.

⁽⁴⁸⁾ Viz zejména věc C-143/99 *Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Sb. rozh. 2001, s. I-8365, bod 38; věc C-501/00 *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 2004, s. I-6717, bod 90 a věc C-66/02 *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 2005, s. I-0000, bod 77.

Nezávislý majetkový odhadce s dobrou pověstí

Při posuzování zprávy Kontrolní úřad podotýká, že ocenění provedl týž majetkový odhadce, společnost OPAK / p. Aarsheim. Kontrolní úřad již dospěl k závěru, že společnost OPAK a p. Aarsheim splňují požadavek uvedený v pokynech, tj. že by majetkový odhadce měl mít dobrou pověst. Kontrolní úřad nemá mimoto důvod se domnívat, že p. Aarsheim nebyl při oceňování nezávislý.

Stanovení tržní hodnoty na základě obecně uznávaných tržních ukazatelů a oceňovacích norem

Vzhledem ke zvláštní povaze dotyčného majetku je nezbytné podrobně ověřit použitou metodu s cílem určit, zda bylo ocenění provedeno na základě obecně uznávaných ukazatelů a oceňovacích norem.

Ocenění obsahuje za prvé popis současného využití pozemku, tj. jako fotbalové hřiště, běžecká dráha, tréninkové plochy, tribuna a tréninkové haly. Oblast je v platném územním plánu ze dne 28. října 1997 vyhrazena pro sportovní účely. Společnost OPAK uvedla, že jako výchozí bod musí být hodnota pozemku založena na přípustném využití pozemku. Společnost OPAK však usuzovala, že vzhledem ke skutečnosti, že na pozemku jsou již vybudována sportovní zařízení, a tudíž neexistuje přípustné využití, je nutno použít jinou metodiku. Jelikož stadion získal finanční prostředky z provozování her⁽⁴⁹⁾, společnost OPAK odkazuje na podmínky, jimiž se řídí tyto finanční prostředky a které stanoví, že zařízení musí zůstat otevřená a být v užívání po dobu 40 let, v opačném případě je nutno finanční prostředky vrátit. Aby bylo možno posoudit hodnotu pozemku na základě alternativního územního plánu, je nutno znát podmínky tohoto plánu. V tomto ohledu vyvozuje společnost OPAK závěr, že stadion lze považovat pouze za nemovitost určenou k výstavbě sportovních zařízení. Ocenění je proto založeno na srovnání s průmyslovými plochami prodávanými v dané oblasti a závěr je odvozen na základě skutečnosti, že ve stávajícím územním plánu neexistují žádné komerční plochy vytvářející příjmy. Společnost OPAK vyvodila závěr, že tržní cena je v rozmezí od 2 385 000 do 2 915 000 NOK, a prodejní hodnotu odhadla na částku ve výši 2 650 000 NOK.

Kontrolní úřad na úvod podotýká, že ocenění nevychází z žádné z upřednostňovaných metod stanovených norským sdružením majetkových odhadců. Není založeno ani na přímém srovnání s obdobnými nemovitostmi.

Kontrolní úřad však připouští, že fotbalový stadion představuje specifický druh majetku a přímé srovnání s jinými druhy nemovitostí je obtížné. Kontrolní úřad se mimoto domnívá, že vzhledem k neexistenci alternativního územního plánu a ekonomické nevýhodnosti plynoucí z povinnosti vrátit

⁽⁴⁹⁾ Finančními prostředky z provozování her jsou výnosy společnosti Norsk Tipping ve vlastnictví státu. Podle pravidel stanovených ministerstvem pro kulturní a církevní záležitosti musí zůstat tato zařízení otevřená po dobu 40 let od dokončení. Viz brožura „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008“, kapitola 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf.

finanční prostředky v případě změny územního plánu se zdá, že ocenění založené na současném územním plánu nejlépe odráží hodnotu skutečně převedeného pozemku. Kontrolní úřad uznává rovněž problém související s oceněním nemovitostí určených ke sportovním účelům, jež podle stávajících pravidel územního plánování je nelze využít jako komerční plochu vytvářející příjmy. Za této situace považuje Kontrolní úřad metodu, kterou použila společnost OPAK / p. Aarsheim, za přijatelnou pro odhad tržní ceny, ačkoliv tato cena je nevyhnutelně spojena s nejistotou. Kontrolní úřad například usuzuje, že tržní hodnotu může dále snížit skutečnost, že klub již měl nájemní smlouvu na pozemek, která by pro jiného kupce představovala břemeno zatěžující nemovitost. S těmito výhradami považuje Kontrolní úřad zprávu za dostatečně podrobnou a odůvodněnou, aby bylo možno s dostatečnou mírou jistoty stanovit, jaká bude pravděpodobně hodnota nemovitosti.

Jelikož samosprávná obec Time převedla majetek na fotbalový klub Bryne FK bezúplatně, zatímco odhadovaná hodnota činí přibližně 2 650 000 NOK, dospěl Kontrolní úřad k závěru, že tato transakce zahrnuje státní prostředky.

4.2 HOSPODÁŘSKÁ VÝHODA UDĚLENÁ PODNIKU

a) Existence hospodářské výhody

Jelikož majetek byl na fotbalový klub Bryne FK převeden bezúplatně, existuje zřejmý rozdíl mezi zaplacenou cenou a pravděpodobnou tržní hodnotou majetku. Kontrolní úřad tudíž vyvozuje závěr, že transakce uděluje fotbalovému klubu Bryne FK hospodářskou výhodu, jelikož klub nemusel zaplatit za pozemek hodnotu, kterou měl za tržních podmínek.

b) Fotbalový klub Bryne FK jako podnik za účelem pravidel státní podpory

Dále je nutno posoudit, zda by měl být fotbalový klub Bryne FK považován za podnik za účelem pravidel státní podpory. V této souvislosti je třeba připomenout, že se pojem „podnik“ vztahuje na jakoukoli jednotku vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování a že hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na dotyčném trhu⁽⁵⁰⁾.

Fotbalový klub Bryne FK má profesionální nebo poloprofesionální tým, který v současnosti hraje v divizi pod první ligu a v době uskutečnění transakce hrál v první lize. V rozhodnutí o zahájení řízení bylo předběžné hodnocení Kontrolního úřadu týkající se fotbalového klubu Bryne FK jakožto podniku založeno na skutečnosti, že některé jeho činnosti, zejména prodej a nákup profesionálních hráčů, zajišťování zábavy ve

⁽⁵⁰⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ESVO ve věci E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund v. Kontrolní úřad ESVO*, bod 78 a věc C-218/00 *Cisal*, Sb. rozh. 2002, s. I-691, bod 23.

formě fotbalových zápasů a poskytování reklamních ploch, jsou (jak se zdá) poskytovány na trhu, jsou proto hospodářské povahy. Kontrolní úřad se nedomnívá, že v průběhu formálního vyšetřovacího řízení byla předložena nová tvrzení, která by mohla tento závěr změnit. Je proto nutno vyvodit závěr, že co se týká těchto činností, je fotbalový klub Bryne FK podnikem za účelem pravidel státní podpory.

Kontrolní úřad však podotýká, že 89 % veškerých činností fotbalového klubu (měřeno podle počtu hodin činností) souvisí s činnostmi v oblasti neprofesionálního fotbalu, zejména s organizováním takovýchto činností pro děti a mládež⁽⁵¹⁾.

Podle judikatury Evropského soudního dvora se na provozování sportovních činností vztahuje právo EHP pouze v případě, pokud představuje hospodářskou činnost ve smyslu Dohody o EHP. To se vztahuje na činnosti profesionálních nebo polo-profesionálních hráčů nabízené na trhu⁽⁵²⁾. Jak bylo uvedeno výše, tyto činnosti se soustředily ve společnosti Bryne ASA. Na druhou stranu se činnosti nabízené fotbalovým klubem Bryne FK pro 600 mladých fotbalových hráčů uskutečňují převážně na neziskovém základě a do značné míry na základě dobrovolné práce rodičů a jiných osob⁽⁵³⁾.

Je třeba rovněž zmínit, že podle praxe Evropské komise nepředstavuje zajišťování těchto sportovních činností pro děti a mládež hospodářské činnosti za účelem pravidel státní podpory. V případě týkajícím se veřejné podpory sportovních činností organizovaných profesionálními sportovními kluby pro mládež ve Francii měla Komise za to, že podporu občanské, akademické a sportovní výchovy mládeže lze považovat za obecné úkoly uložené státu v oblasti vzdělávání. Nakořik je tato výchova převzata z původního „sportovního studia“ při současném zachování obecných charakteristik a organizace, přináší dotyčná podpora prospěch činnostem v oblasti vzdělávání, a tudíž mimo oblast hospodářské soutěže. Některé z podporovaných činností byly mimoto zaměřeny na snižování násilí mezi fanoušky a na činnosti v blízkém okolí. Komise se domnívala, že tyto činnosti lze vymezit jako činnosti přispívající k občanské výchově v širokém smyslu. Vyvodila tudíž závěr, že dotyčná opatření jsou srovnatelná se vzdělávacími činnostmi, za něž odpovídá národní vzdělávací systém, což je jeden z obecných úkolů státu⁽⁵⁴⁾.

V tomto ohledu je nutno zmínit, že norský fotbalový svaz uvedl, že za zajišťování a pořádání sportovních činností pro děti a mládež v místním prostředí v zásadě odpovídá stát.

⁽⁵¹⁾ Dokument č. 485026 (připomínky třetí strany předložené fotbalovým klubem Bryne FK).

⁽⁵²⁾ Věc 13-76, *Donà v. Mantero*, Sb. rozh. 1976, s. 1333, bod 12.

⁽⁵³⁾ Dokument č. 485026 (připomínky třetí strany předložené fotbalovým klubem Bryne FK).

⁽⁵⁴⁾ Věc N 118/00 *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels* (Francie).

Kluby ve spolupráci s místními orgány a svazem přebírají značnou odpovědnost za rozvoj zařízení a organizování činností na všech úrovních. NFS mimoto uvedl, že norské orgány opakovaně zdůraznily kladný účinek fotbalu jakožto mechanismu pro sociální začleňování⁽⁵⁵⁾.

Jelikož kluby (jak uvedl NFS) organizují fotbalové činnosti pro děti a mládež, poskytují tudíž doplňkové vzdělávání v oblasti sportu a zajišťují kanál pro sociální začleňování a mobilitu, má Kontrolní úřad za to, že rekreační fotbalové činnosti pořádané fotbalovým klubem Bryne FK lze považovat za úkol vykonávaný v obecném zájmu, podobný vzdělávacím činnostem. Tyto činnosti proto nejsou hospodářskými činnostmi ve smyslu ustanovení o státní podpoře obsažených v Dohodě o EHP.

Na základě výše uvedených činností se Kontrolní úřad domnívá, že co se týká neprofesionálních činností, nelze fotbalový klub Bryne FK považovat za podnik pro účely pravidel státní podpory.

c) Žádné zvýhodnění hospodářských činností klubu

Evropská komise měla za to, že pokud sportovní klub vykonává hospodářské i nehopodářské činnosti, státní podpora neexistuje v případě, pokud klub prostřednictvím odděleného účetnictví zajistí, aby hospodářské činnosti nezískaly žádnou výhodu⁽⁵⁶⁾. Dalším krokem posouzení proto musí být ověření toho, zda výhoda spočívající v převodu nemovitosti za cenu nižší, než je odhadovaná tržní cena, skutečně zvýhodnila hospodářské činnosti klubu.

Na úvod je třeba zmínit, že klub v době transakce sestával ze dvou právních subjektů, a to fotbalového klubu Bryne FK a společnosti Bryne Football ASA. Rozdělení úkolů a hospodářské vztahy mezi oběma subjekty byly stanoveny ve smlouvě o spolupráci, kterou klub a společnost uzavřely v roce 2000.

Podle smlouvy o spolupráci mezi oběma subjekty byla společnost Bryne Football ASA odpovědná za vykonávání hospodářských činností jako sponzorské smlouvy, prodej televizních a mediálních práv, poskytování reklamních ploch na stadionu, prodej pomocného vybavení a udělování licencí na toto vybavení a komerční využívání hráčů a názvu a loga klubu, prodej vstupenek na domácí zápasy klubu a smlouvy týkající se binga (čl. 2 odst. 1).

⁽⁵⁵⁾ Dokument č. 484855, připomínky třetí strany předložené norským fotbalovým svazem ze dne 3. července 2008.

⁽⁵⁶⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci N 118/00, uvedeno výše.

Fotbalový klub Bryne FK na druhou stranu odpovídal za veškeré sportovní činnosti, včetně tréninků a zápasů, veškeré oficiální povinnosti podle sportovních předpisů NFS, různé činnosti související se získáváním finančních prostředků pro neprofesionální část klubu a provoz stadionu s výjimkou reklamy.

Ačkoliv fotbalový klub Bryne FK byl formálně zaměstnavatelem profesionálních hráčů a pomocných pracovníků a formální smluvní stranou dohod týkajících se prodeje, koupě a najímání hráčů, veškeré finanční závazky s tím spojené⁽⁵⁷⁾ plnila společnost Bryne Fotball ASA. Mimoto veškerý čistý zisk po uhrazení finančních výdajů by zůstal ve společnosti Bryne Fotball ASA (čl. 4 odst. 2). Administrativní pracovníky najímá a platí společnost Bryne Fotball ASA (čl. 5 odst. 1).

Podle smlouvy odpovídal za stadion jako takový fotbalový klub Bryne FK. Společnost Bryne Fotball ASA měla fotbalovému klubu Bryne FK hradit celkovou částku ve výši 150 000 NOK ročně za využívání stadionu a částku ve výši 10 000 NOK za oficiální zápas (čl. 4 odst. 2). Společnost Bryne Fotball ASA měla fotbalovému klubu Bryne FK hradit rovněž roční poplatek za právo využívat název a logo klubu a za komerční využívání hráčů (čl. 4 odst. 3). Pokud profesionální tým využíval majetek ve vlastnictví fotbalového klubu Bryne FK, například stadion a název a logo klubu, bylo nutno platit klubu odměnu. Fotbalový klub Bryne FK ve svém podání určeném Kontrolnímu úřadu tvrdí, že se jednalo o tržní prémii, ačkoli s ohledem na výpočet této prémie neposkytl žádnou dokumentaci.

Podle smlouvy o spolupráci lze uvést, že fotbalový klub Bryne FK vykonával určité další činnosti v oblasti získávání finančních prostředků, zejména pronajímání stadionu a svého názvu a loga společnosti Bryne Fotball ASA. Tyto činnosti jsou takové povahy, že se v zásadě mohou uskutečňovat na trhu v soutěži s jinými hospodářskými subjekty, spadají tudíž do definice hospodářské činnosti. V daném případě však bylo cílem platby poskytované společností s ručením omezeným za využívání stadionu a názvu a loga klubu zajistit, aby činnostem v oblasti profesionálního fotbalu nepřipadly žádné finanční prostředky určené na rekreační fotbalové činnosti. Příjmy, které fotbalový klub Bryne FK získal prostřednictvím tohoto ujednání, byly (jak se zdá) nasměrovány zpět na činnosti v oblasti neprofesionálního fotbalu, které se uskutečňovaly v rámci fotbalového klubu Bryne FK.

Jak bylo uvedeno výše, veškeré náklady související s profesionálním týmem hradila společnost Bryne Fotball ASA, a pokud profesionální tým používá majetek, který náleží

⁽⁵⁷⁾ Tyto závazky se týkají zejména uhrazení kupní ceny za hráče, trenéry a pomocné pracovníky a jejich platů a ostatních odměn. Společnost musela platit rovněž příspěvky na sociální zabezpečení za zaměstnance a hradit pořizovací náklady a náklady na údržbu zařízení; tréninkové vikendy; cestovní výdaje vzniklé v souvislosti s přespolními zápasy a tréninkem a pronájem hracích ploch a míst konání.

fotbalovému klubu Bryne FK, je nutno zaplatit klubu odměnu. Je třeba rovněž uvést, že veškeré obchodní činnosti (např. reklama atd.) související s profesionálním fotbalem se uskutečňují v rámci společnosti Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Jak bylo zmíněno výše, podle smlouvy se samosprávnou obcí Time byl pozemek, na němž stojí stadion, převeden na fotbalový klub Bryne FK, nikoli na společnost Bryne Fotball ASA. Za této situace zastává Kontrolní úřad názor, že smlouva o spolupráci zajišťuje, aby z případné podpory, která byla udělena fotbalovému klubu Bryne FK, neměly prospěch činnosti v oblasti profesionálního fotbalu nebo obchodní činnosti s tím spojené, jelikož účetnictví pro tyto činnosti bylo vedeno odděleně od účetnictví fotbalového klubu Bryne FK.

Kontrolní úřad dále podotýká, že fotbalový klub Bryne FK uvedl, že se veškeré jeho vlastní činnosti uskutečňují na stadionu, přičemž na neprofesionální činnosti připadá až 89 %. To znamená, že majetek je využíván přednostně pro hlavní činnosti klubu, tj. zajištění činností v oblasti rekreačního fotbalu v místní komunitě, především pro děti a mládež.

Za této situace Kontrolní úřad usuzuje, že činnosti fotbalového klubu Bryne FK vytvářející příjmy mají jednoznačně pomocný a vedlejší charakter s ohledem na hlavní cíl klubu⁽⁵⁹⁾.

Pokud jde zejména o pronájem fotbalového stadionu, Kontrolní úřad podotýká, že dotyčný stadion má omezenou kapacitu míst k sezení a nenachází se ve významném městském centru. Zdá se tudíž, že využití stadionu nemá velký význam pro jiné strany než společnost Bryne Fotball ASA, přineslo by skromné příjmy, a má proto omezený význam pro soukromé investory usilující o zisk. To je důležité, jelikož zpráva společnosti OPAK výslovně zmiňuje, že s pozemkem nesousedí žádné komerční plochy, pozemek, na němž se nachází stadion, nesoutěží s obchodními centry nebo kancelářskými budovami v dotyčném regionu.

Na jaře 2004, tj. přibližně půl roku po transakci, ukončila společnost Bryne Fotball ASA svou činnost a profesionální činnosti byly převedeny na fotbalový klub Bryne FK. Fotbalový klub Bryne FK mimoto potvrdil, že klub nevede oddělené účetnictví pro různé druhy činnosti v rámci klubu.

⁽⁵⁸⁾ Smlouva o spolupráci platná v té době stanovila, že za sponzorské smlouvy, prodej televizních a mediálních práv, poskytování reklamních ploch na stadionu, prodej pomocného vybavení a udělování licencí na toto vybavení a komerční využívání hráčů a názvu a loga klubu odpovídala společnost Bryne Fotball ASA, a nikoli fotbalový klub Bryne FK. Společnost Bryne Fotball ASA odpovídala rovněž za prodej vstupenek na domácí zápasy klubu. Co se týká prodeje a nákupu profesionálních hráčů, ačkoliv toto bylo v čl. 2 odst. 5 smlouvy uvedeno mezi úkoly a povinnostmi fotbalového klubu Bryne FK, za uhrazení kupní ceny a platů hráčů odpovídala společnost Bryne Fotball ASA. Zdá se tudíž, že se v době transakce činnosti, které Kontrolní úřad považoval za činnosti hospodářské povahy, jež mohou ovlivnit obchod a narušit hospodářskou soutěž v EHP, uskutečňovaly v rámci společnosti Bryne Fotball ASA.

⁽⁵⁹⁾ Rozhodnutí Komise ve věci N 558/05 – podpora pro zařízení vykonávající profesionální činnost (Polsko). Ve věci N 234/07 podpora VaVal (Španělsko) se v bodě 38 rovněž uvádí, že výzkumné organizace, které nevykonávají v prvé řadě hospodářské činnosti, mohou provádět výzkum jménem podniků za úplatu, aniž by byly považovány za podniky za účelem pravidel státní podpory.

Jelikož převod nemovitostí je jednorázovou transakcí, je výše uvedené posouzení založeno na struktuře klubu v době uskutečnění transakce. Posouzení možného dopadu na hospodářské činnosti klubu po spojení by bylo opodstatněné, pokud by existovaly náznaky, že cílem akcí bylo ve skutečnosti obcházení pravidel hospodářské soutěže, a to poskytnutím hospodářské výhody prostřednictvím subjektu nevykonávajícího hospodářskou činnost. V daném případě nemá Kontrolní úřad k dispozici žádné informace, že následné spojení fotbalového klubu Bryne FK a společnosti Bryne Fotball ASA bylo naplánováno v době převodu, bylo jakkoli spojeno s nabytím pozemku klubem či mělo jinak umožnit obcházení pravidel státní podpory obsažených v Dohodě o EHP.

Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že podpora poskytnutá fotbalovému klubu Bryne FK převodem pozemku, na němž byl vybudován stadion, nezvýhodnila hospodářské činnosti klubu.

4.3 ZÁVĚR OHLEDNĚ PŘEVODU NEMOVITOSTÍ č. 2/70 A 2/32 NA FOTBALOVÝ KLUB BRYNE FK

Na základě výše uvedených skutečností dospěl Kontrolní úřad k závěru, že převod majetku na fotbalový klub Bryne FK nezahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

5. ZÁVĚR

Na základě výše uvedeného posouzení vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že nelze prokázat, že některá ze tří transakcí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, zahrnovala státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Kontrolní úřad ESVO se domnívá, že prodej nemovitostí zaevidovaných pod č. 1/151, 1/301, 1/630 (společnosti Grunnsteinen); č. 4/165 (společnosti Bryne Industripark AS) a č. 2/72 a 2/32 fotbalovému klubu Bryne FK ze strany samosprávné obce Time nepředstavoval státní podporu ve smyslu čl. 61 Dohody o EHP.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Norskému království.

Článek 3

Pouze anglické znění je závazné.

V Bruselu dne 23. července 2009.

Za Kontrolní úřad ESVO

Per SANDERUD
předseda

Kristján A. STEFÁNSSON
člen kolegia

OPRAVY

Oprava nařízení Rady (ES) č. 1536/92 ze dne 9. června 1992, kterým se stanoví obchodní normy pro konzervované pravé a nepravé tuňáky

(Úřední věstník Evropských společenství L 163 ze dne 17. června 1992)

(Zvláštní vydání Úředního věstníku Evropské unie v českém jazyce, kapitola 4, svazek 2, strana 27)

1. Strana 27, nadpis:

místo: „kterým se stanoví společné obchodní normy pro konzervované pravé a nepravé tuňáky“

má být: „kterým se stanoví společné obchodní normy pro konzervované tuňáky a bonita“.

2. Strana 27, 2. bod odůvodnění:

místo: „vzhledem k tomu, že stanovení takových norem pro konzervované pravé a nepravé tuňáky ...“

má být: „vzhledem k tomu, že stanovení takových norem pro konzervované tuňáky a bonita ...“

3. Strana 27, 6. bod odůvodnění:

místo: „... že v případě konzervovaných pravých a nepravých tuňáků by se navíc měl stanovit ...“

má být: „... že v případě konzervovaných tuňáků a bonit by se navíc měl stanovit ...“

4. Strana 28, články 1 a 2:

místo:

„Článek 1

Toto nařízení určuje normy, které se vztahují na uvádění konzervovaných pravých a nepravých tuňáků na trh Společenství.

Článek 2

1. Obchodní název konzervovaných pravých a nepravých tuňáků podle článku 5 je vyhrazen pro produkty, které splňují tyto podmínky:

1. konzervování praví tuňáci:

— musejí spadat do podpoložky KN 1604 14 10 a ex 1604 20 70,

— musejí být připraveni pouze z ryby jednoho z druhů, které jsou uvedeny v bodě I přílohy tohoto nařízení;

2. konzervování nepraví tuňáci:

— musejí spadat do podpoložek KN 1604 14 90, ex 1604 20 50, 1604 19 30, ex 1604 20 70, ex 1604 19 99 a ex 1604 20 90,

— musejí být připraveni pouze z ryby jednoho z druhů, které jsou uvedeny v bodě II přílohy tohoto nařízení.

2. Různé druhy nesmějí být míchány do stejného balení.

Nicméně kuchyňské přípravy, které mají za základ maso pravých nebo nepravých tuňáků a vedou k zániku struktury svaloviny, mohou obsahovat maso jiných ryb, které prošly stejnou technologickou úpravou, je-li podíl pravých nebo nepravých tuňáků, nebo jejich směsi, alespoň 25 % čisté váhy.“

má být:

„Článek 1

Toto nařízení určuje normy, které se vztahují na uvádění konzervovaných tuňáků a bonit na trh Společenství.

Článek 2

1. Obchodní název konzervovaných tuňáků a bonit podle článku 5 je vyhrazen pro produkty, které splňují tyto podmínky:

1) konzervování tuňáci:

— musejí spadat do podpoložky KN 1604 14 10 a ex 1604 20 70,

— musejí být připraveni pouze z ryby jednoho z druhů, které jsou uvedeny v bodě I přílohy tohoto nařízení;

2) konzervovaná bonita:

- musejí spadat do podpoložek KN 1604 14 90, ex 1604 20 50, 1604 19 30, ex 1604 20 70, ex 1604 19 99 a ex 1604 20 90,
- musejí být připravena pouze z ryby jednoho z druhů, které jsou uvedeny v bodě II přílohy tohoto nařízení.

2. Různé druhy nesmějí být míchány do stejného balení.

Nicméně kuchyňské přípravy, které mají za základ maso tuňáků nebo bonit a vedou k zániku struktury svaloviny, mohou obsahovat maso jiných ryb, které prošly stejnou technologickou úpravou, je-li podíl tuňáků nebo bonit, nebo jejich směsí, alespoň 25 % čisté hmotnosti.“

5. Strany 28 a 29, čl. 5 odst. 1, 2 a 3:

místo: „1. Aniž jsou dotčena ustavení podle směrnic 79/112/EHS a 76/211/EHS, musí obchodní název na hotovém balení konzervovaných pravých a nepravých tuňáků uvádět:

a) pro úpravy podle čl. 3 odst. 1:

- druh použité ryby (pravý nebo nepravý tuňák),
- úpravu, v jaké je ryba uváděna na trh, na základě příslušného označení podle článku 3; toto upřesnění je však nepovinné v případě úpravy podle čl. 3 odst. 1 bodu i),
- označení použitého nálevu, při dodržení podmínek podle článku 4;

b) pro úpravy podle čl. 3 odst. 2:

- druh použité ryby (pravý nebo nepravý tuňák),
- přesná povaha kuchyňské přípravy.

2. Obchodní název konzervovaných pravých nebo nepravých tuňáků podle čl. 2 odst. 1 bodu 1 pro pravého tuňáka a bodu 2 pro nepravého tuňáka nemůže v žádném zahrnovat spojení slov pravý tuňák a nepravý tuňák.

3. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 2 a odstavce 2 tohoto článku, jde-li o stanovenou obchodní zvyklost, může být druh použité ryby (pravý nebo nepravý tuňák), jakož i dotčený živočišný druh v obchodním názvu označen jménem, které je běžně používáno v členském státě, v němž je produkt uváděn na trh.“

má být: „1. Aniž jsou dotčena ustanovení podle směrnic 79/112/EHS a 76/211/EHS, musí obchodní název na hotovém balení konzervovaných tuňáků a bonito uvádět:

a) pro úpravy podle čl. 3 odst. 1:

- druh použité ryby (tuňák nebo bonito),
- úpravu, v jaké je ryba uváděna na trh, na základě příslušného označení podle článku 3; toto upřesnění je však nepovinné v případě úpravy podle čl. 3 odst. 1 bodu i),
- označení použitého nálevu, při dodržení podmínek podle článku 4;

b) pro úpravy podle čl. 3 odst. 2:

- druh použité ryby (tuňák nebo bonito),
- přesnou povahu kuchyňské přípravy.

2. Obchodní název konzervovaných tuňáků a bonito podle čl. 2 odst. 1 bodu 1 pro tuňáka a bodu 2 pro bonito nesmí v žádném případě zahrnovat současně slova „tuňák“ i „bonito“.

3. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 2 a odstavce 2 tohoto článku, jde-li o stanovenou obchodní zvyklost, může být druh použité ryby (tuňák nebo bonito), jakož i dotčený živočišný druh v obchodním názvu označen jménem, které je běžně používáno v členském státě, v němž je produkt uváděn na trh.“

6. Strana 29, čl. 9 odst. 3:

místo: „3. Odchylně od ustanovení čl. 5 odst. 2, konzervovaní praví nebo nepraví tuňáci, u kterých jsou v obchodním názvu spojena slova pravý a nepravý tuňák, mohou být uváděni na trh během tříletého období od data vstupu tohoto nařízení v platnost.“

má být: „3. Odchylně od čl. 5 odst. 2 smějí být konzervovaní tuňáci a bonita, jejichž obchodní název zahrnuje současně slova „tuňák“ i „bonito“, uváděni na trh po dobu tří let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.“

-
7. Strana 30, příloha, část I, nadpis:
místo: „I. PRAVÍ TUŇÁCI“
má být: „I. TUŇÁCI“.
8. Strana 30, příloha, část II, nadpis:
místo: „II. NEPRAVÍ TUŇÁCI“
má být: „II. BONITA“.
9. Strana 30, příloha, část II, bod 1 písm. b):
místo: „b) pelamida tichomořská (*Sarda chiliensis*)“
má být: „b) pelamida chilská (*Sarda chiliensis*)“.
10. Strana 30, příloha, část II, bod 2 písm. a):
místo: „a) tunec atlantický (*Euthynnus alleteratus*)“
má být: „a) tuňák menší (*Euthynnus alleteratus*)“.
11. Strana 30, příloha, část II, bod 2 písm. c):
místo: „c) *Euthynnus lineatus*“
má být: „c) tuňák tmavý (*Euthynnus lineatus*)“.
-

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2011 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

