

# Dziennik Urzędowy

# L 123

## Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 54

12 maja 2011

Spis treści

## II Akty o charakterze nieustawodawczym

## ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 453/2011 z dnia 4 maja 2011 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz furoaldehydu pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009 ..... 1
- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei <sup>(1)</sup> ..... 11
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 455/2011 z dnia 11 maja 2011 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw ..... 68
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 456/2011 z dnia 11 maja 2011 r. zmieniające ceny reprezentatywne oraz kwoty dodatkowych należności przywozowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze cukru, ustalone rozporządzeniem (UE) nr 867/2010 na rok gospodarczy 2010/11 ..... 70

Cena: 4 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

IV Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom

- ★ Decyzja Urzędu Nadzoru EFTA nr 343/09/COL z dnia 23 lipca 2009 r. w sprawie transakcji dotyczących nieruchomości o numerach 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 przeprowadzonych przez gminę Time (Norwegia) ..... 72

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE RADY (UE) NR 453/2011

z dnia 4 maja 2011 r.

**nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz furoaldehydu pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej<sup>(1)</sup> („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 11 ust. 2 i 5 oraz art. 9 ust. 4,

uwzględniając wniosek przedstawiony przez Komisję Europejską („Komisja”) po konsultacji z Komitetem Doradczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

## A. PROCEDURA

## 1. Obowiązujące środki

- (1) W wyniku dochodzenia antydumpingowego („dochodzenie pierwotne”) Rada nałożyła rozporządzeniem (WE) nr 95/95<sup>(2)</sup> ostateczne cło antydumpingowe w formie specjalnego cła na przywóz furoaldehydu pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL”) („ostateczne środki antydumpingowe”). Stawka specjalnego cła została ustalona na poziomie 352 EUR za tonę.
- (2) W następstwie przeglądu okresowego, wszczętego na wniosek chińskiego eksportera w maju 1997 r., środki zostały utrzymane na okres dalszych czterech lat rozporządzeniem (WE) nr 2722/1999<sup>(3)</sup>.

- (3) W kwietniu 2005 r., w następstwie przeglądu wygaśnięcia, Rada rozporządzeniem (WE) nr 639/2005<sup>(4)</sup> przedłużyła okres obowiązywania tych środków o kolejne pięć lat.

## 2. Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia

- (4) Po opublikowaniu zawiadomienia o przyszłym wygaśnięciu<sup>(5)</sup> obowiązujących ostatecznych środków antydumpingowych Komisja otrzymała w dniu 28 stycznia 2010 r. wniosek o wszczęcie przeglądu wygaśnięcia tych środków zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Wniosek został złożony przez dwóch unijnych producentów, Lenzing AG i Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („wnioskodawcy”), reprezentujących znaczącą część, w tym przypadku ponad 50 %, unijnej produkcji furoaldehydu.

- (5) W uzasadnieniu wniosku podano, że w związku z wygaśnięciem środków istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu oraz ponownego wystąpienia szkody dla przemysłu unijnego.

## 3. Wszczęcie przeglądu wygaśnięcia

- (6) Ustaliwszy, że istnieją wystarczające dowody do wszczęcia przeglądu wygaśnięcia, oraz po konsultacji z Komitetem Doradczym Komisja ogłosiła w dniu 27 kwietnia 2010 r., w zawiadomieniu opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(6)</sup> („zawiadomienie o wszczęciu”), wszczęcie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 15 z 21.1.1995, s. 11.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 328 z 22.12.1999, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 107 z 28.4.2005, s. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 16 z 22.1.2010, s. 40.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 107 z 27.4.2010, s. 10.

#### 4. Dochodzenie

##### 4.1. Okres objęty dochodzeniem

- (7) Dochodzenie dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji dumpingu objęło okres od dnia 1 kwietnia 2009 r. do dnia 31 marca 2010 r. („okres objęty dochodzeniem przeglądowym” lub „ODP”). Analiza tendencji mających znaczenie dla oceny prawdopodobieństwa ponownego zaistnienia szkody objęła okres od dnia 1 stycznia 2007 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

##### 4.2. Strony, których dotyczy niniejsze dochodzenie

- (8) Komisja oficjalnie zawiadomiła wnioskodawców, producentów eksportujących w państwie, którego dotyczy postępowanie, importerów, zainteresowanych użytkowników, a także przedstawicieli państwa, którego dotyczy postępowanie, o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia.

- (9) Zainteresowanym stronom dano możliwość przedstawienia uwag na piśmie oraz zgłoszenia wniosku o przesłuchanie w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu. Wszystkie strony, które wystąpiły z wnioskiem o przesłuchanie oraz wykazały szczególne powody, dla których powinny zostać wysłuchane, uzyskały taką możliwość.

##### 4.3. Kontrola wyrywkowa

- (10) Ze względu na dużą liczbę producentów eksportujących w ChRL uznano za właściwe zbadanie, zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego, czy należy przeprowadzić kontrolę wyrywkową. Aby Komisja mogła podjąć decyzję, czy konieczne są kontrole wyrywkowe, i w razie potrzeby dokonać doboru próby, wymienione powyżej strony wezwano do zgłoszenia się w ciągu 15 dni od wszczęcia przeglądu i do przedstawienia Komisji informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu. Ze uwagi na fakt, że nie zgłosili się żadni producenci eksportujący, kontrola wyrywkowa nie była potrzebna.

##### 4.4. Weryfikacja otrzymanych informacji

- (11) Komisja rozesłała kwestionariusze do wszystkich zainteresowanych stron oraz do wszystkich innych podmiotów, które zgłosiły się w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu.

- (12) Odpowiedzi na kwestionariusze otrzymano od dwóch producentów unijnych, jednego importera/użytkownika oraz jednego producenta z państwa analogicznego – Argentyny. Żaden z chińskich producentów eksportujących nie współpracował w obecnym dochodzeniu.

- (13) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszelkie informacje uznane za niezbędne do ustalenia prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody oraz określenia interesu Unii. Wizyty weryfikacyjne odbyły się na terenie następujących zainteresowanych przedsiębiorstw:

##### a) Producenci unijni

— Lenzing AG, („Lenzing”), Austria

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („Tanin”), Słowenia

##### b) Niepowiązany importer/użytkownik

— International Furan Chemicals B.V. („IFC”), Rotterdam

#### B. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

##### 1. Produkt objęty postępowaniem

- (14) Produktem objętym niniejszym postępowaniem jest ten sam produkt, co w pierwotnym postępowaniu i następujących po nim przeglądach wymienionych powyżej, w motywach 2 i 3, tj. furoaldehyd pochodzący z ChRL, obecnie objęty kodem CN 2932 12 00 („produkt objęty postępowaniem”). Furoaldehyd jest również znany jako aldehyd 2-furylowy lub furfural.

- (15) Furoaldehyd jest jasnożółtym płynem o charakterystycznym ostrym zapachu, który otrzymuje się poprzez przetwarzanie różnych rodzajów odpadów rolniczych. Furoaldehyd ma dwa główne zastosowania: jako rozpuszczalnik selektywny przy rafinowaniu ropy naftowej do produkcji smarów oraz jako surowiec do przetwarzania na alkohol furfurylowy, używany do produkcji żywic syntetycznej do form odlewniczych.

##### 2. Produkt podobny

- (16) Podobnie jak w poprzednim dochodzeniu, niniejsze dochodzenie potwierdziło, że furoaldehyd produkowany w ChRL i wywożony do Unii Europejskiej, furoaldehyd produkowany i sprzedawany na rynku krajowym w państwie analogicznym – Argentynie oraz furoaldehyd produkowany i sprzedawany w Unii przez producentów unijnych mają takie same podstawowe cechy fizyczne i chemiczne oraz takie same podstawowe zastosowania. Uznano je zatem za produkty podobne w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

#### C. PRAWDOPODOBIEŃSTWO KONTYNUOWANIA DUMPINGU

- (17) Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego zbadano, czy wygaśnięcie obowiązujących środków prowadziłoby do kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu.

## 1. Uwagi ogólne

- (18) Żaden z 34 znanych chińskich producentów eksportujących, z którymi skontaktowano się podczas wszczęcia, nie współpracował przy dochodzeniu ani nie przedłożył żadnych informacji. Przedstawione poniżej ustalenia dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu musiały zatem zostać oparte na dostępnych faktach, a w szczególności na informacjach przekazanych przez współpracującego importera / użytkownika przemysłowego, danych Eurostatu, oficjalnych statystykach eksportowych ChRL oraz informacjach pochodzących z wniosku o dokonanie przeglądu.

## 2. Państwo analogiczne

- (19) W związku z tym, że ChRL jest gospodarką w okresie transformacji, zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego wartość normalną trzeba było określić na podstawie ceny lub skonstruowanej wartości w odpowiednim państwie trzecim o gospodarce rynkowej („państwo analogiczne”) lub na podstawie ceny z państwa analogicznego stosowanej wobec innych państw, łącznie z Unią, a w przypadku gdy jest to niemożliwe, na podstawie innej uzasadnionej metody, w tym na podstawie ceny faktycznie płaconej lub należnej w Unii za produkt podobny, w stosownych przypadkach odpowiednio skorygowanej, tak by uwzględniała rozsądną marżę zysku.
- (20) Podobnie jak w dochodzeniu pierwotnym, w zawiadomieniu o wszczęciu przeglądu zaproponowano Argentynę jako państwo analogiczne do celów ustalenia wartości normalnej. Po opublikowaniu zawiadomienia o wszczęciu przeglądu nie otrzymano żadnych uwag dotyczących zaproponowanego państwa analogicznego.
- (21) Jeden producent furoaldehydu w Argentynie współpracował przy dochodzeniu, odpowiadając na kwestionariusz. Dochodzenie wykazało, że w Argentynie istnieje konkurencja na rynku furoaldehydu, na którym 90 % dostaw pokrywa produkcja miejscowa, a resztę – przywóz z państw trzecich. Wielkość produkcji w Argentynie stanowi ponad 70 % wielkości chińskiego przywozu produktu objętego postępowaniem do UE do uszlachetniania czynnego. Rynek argentyński został zatem uznany za wystarczająco reprezentatywny do określenia wartości normalnej dla ChRL.
- (22) Stwierdzono zatem, tak jak w pierwotnym dochodzeniu, że Argentyna stanowi odpowiednie państwo analogiczne zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

## 3. Przywóz dumpingowy w ODP

### 3.1. Wartość normalna

- (23) Zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego wartość normalna została określona na podstawie

informacji uzyskanych od producenta współpracującego w państwie analogicznym, tzn. na podstawie ceny faktycznie zapłaconej przez niezależnych klientów lub należnej od nich na rynku krajowym Argentyny, ponieważ sprzedaż ta została uznana za dokonaną w zwykłym obrocie handlowym.

- (24) W wyniku tego wartość normalną ustalono jako średnią ważoną ceny sprzedaży krajowej dla niepowiązanych klientów dokonywanej przez współpracującego producenta w Argentynie.
- (25) W pierwszej kolejności ustalono, czy łączna wielkość sprzedaży krajowej produktu podobnego niezależnym klientom była reprezentatywna w rozumieniu art. 2 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, tj. czy stanowiła co najmniej 5 % łącznej wielkości sprzedaży produktu objętego postępowaniem będącego przedmiotem wywozu do Unii. Sprzedaż krajową współpracującego producenta w Argentynie uznano za dostatecznie reprezentatywną w ODP.
- (26) Następnie Komisja zbadała, czy sprzedaż krajowa produktu podobnego może być uznana za dokonaną w zwykłym obrocie handlowym zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. Dokonano tego poprzez ustalenie – w odniesieniu do produktu podobnego sprzedawanego na rynku argentyńskim – proporcji krajowej sprzedaży z zyskiem niezależnym klientom w ODP. Ze względu na fakt, że całkowita sprzedaż produktu podobnego w ODP była sprzedażą z zyskiem, wartość normalną oparto na średniej ważonej całkowitej sprzedaży krajowej.

### 3.2. Cena eksportowa

- (27) Ponieważ żaden z chińskich eksporterów do Unii nie współpracował przy dochodzeniu, ceny eksportowe ustalono na podstawie dostępnych faktów. Najważniejszą podstawą okazały się informacje przekazane przez współpracującego importera oraz dane Eurostatu dotyczące przywozu produktu objętego postępowaniem do Unii. Mimo że większości przywozu dokonano w ramach systemu uszlachetniania czynnego (chiński furoaldehyd był dalej przetwarzany na alkohol furfurylowy na wywóz), nie było podstaw do uznania, że przywóz ten nie stanowi rozsądnej podstawy do ustalenia cen eksportowych.

### 3.3. Porównanie

- (28) W celu zapewnienia rzetelnego porównania wartości normalnej oraz ceny eksportowej zgodnie z art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego uwzględniono w postaci dostosowań pewne różnice dotyczące transportu i ubezpieczenia, które miały wpływ na ceny i na ich porównywalność.

### 3.4. Margines dumpingu

- (29) Zgodnie z art. 2 ust. 11 rozporządzenia podstawowego margines dumpingu został ustalony na podstawie porównania średniej ważonej wartości normalnej ze średnią ważoną cen eksportowych na tym samym poziomie handlu. Porównanie to wykazało istnienie znacznego dumpingu.

### 4. Zmiany wielkości przywozu w przypadku uchylecia środków

- (30) W nawiązaniu do analizy występowania dumpingu w ODP zbadano również prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu w przypadku uchylecia środków. Zważywszy, że żaden producent eksportujący z ChRL nie podjął współpracy w dochodzeniu, przedstawione poniżej wnioski opierają się na faktach dostępnych zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego, a mianowicie informacjach przekazanych przez współpracującego importera, danych Eurostatu, oficjalnych statystykach eksportowych ChRL oraz informacjach zawartych we wniosku o dokonanie przeglądu.
- (31) W tym zakresie przeanalizowano następujące elementy: zmiany wielkości przywozu z ChRL do Unii w ramach systemu uszlachetniania czynnego, zmiany wielkości chińskiego wywozu do państw trzecich oraz wolne moce produkcyjne chińskich producentów.

#### 4.1. Zmiany wielkości przywozu z ChRL

- (32) Według oficjalnych chińskich statystyk eksportowych całkowity światowy wywóz z ChRL produktu objętego postępowaniem wzrósł o 117 % w okresie badanym. Wzrost ten wchłonęły głównie rynki USA oraz innych państw trzecich.
- (33) W odniesieniu do wywozu do Unii, zgodnie z danymi Eurostatu oraz zweryfikowanymi danymi dotyczącymi przywozu, należy zauważyć, że w ODP 99,9 % przywozu produktu objętego postępowaniem z ChRL do Unii odbywało się w ramach systemu uszlachetniania czynnego, a pozostałe 0,1 % w ramach swobodnego obrotu. W latach 2007 i 2008 nie miał miejsca żaden przywóz w ramach swobodnego obrotu. W celu zachowania kompletności danych uwzględniono przywóz w ramach swobodnego obrotu w całkowitej wielkości przywozu, ale szczegółową analizę zmian cen tego przywozu uznano za nieistotną z uwagi na jego znikomą wielkość.
- (34) Wielkość przywozu z ChRL w ramach systemu uszlachetniania czynnego i swobodnego obrotu w okresie od 2007 r. do ODP spadła o 67 %, co zbiegło się ze spadkiem konsumpcji na rynku unijnym o 24 %, jak określono w motywie 45 poniżej. Chiński furoaldehyd przywożony w ramach systemu uszlachetniania czynnego przetwarzano na alkohol furfurylowy, który następnie wywożono. Brak jest dostępnych informacji

na temat sposobu wykorzystania produktów pochodzących z przywozu do Unii w ramach swobodnego obrotu, można jednak racjonalnie przypuszczać, że w przypadku uchylecia środków przynajmniej część obecnego przywozu w ramach systemu uszlachetniania czynnego mogłaby być przywożona w ramach swobodnego obrotu w postaci furoaldehydu lub jako gotowy produkt przetworzony (alkohol furfurylowy) sprzedawany na rynku unijnym.

- (35) W okresie od 2007 r. do ODP ceny chińskiego wywozu różniły się na poszczególnych rynkach. Podczas gdy na rynku unijnym w tym okresie miał miejsce gwałtowny spadek ceny eksportowej (o 11 %), na innych rynkach wywozu wystąpił wzrost o około 10 %. Trzeba jednak zauważyć, że ceny na rynku USA w ODP utrzymywały się mniej więcej na tym samym poziomie co w Unii, podczas gdy według chińskich statystyk eksportowych wywóz na inne rynki był droższy o 19 % za tonę. Zważywszy, że produkt objęty postępowaniem jest bardzo jednolity, takie różnice cenowe można wytłumaczyć jedynie zamierzoną strategią cenową chińskich eksporterów, którzy uzyskują wyższe ceny i zyski na rynkach, na których występuje mniejsza konkurencja niż na rynkach takich, jak Unii i USA, gdzie stosuje się niższe ceny. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz do Unii i USA stanowił 46 % całkowitego chińskiego wywozu, prowadzi to do wniosku, że ta dyskryminacja cenowa mogłaby zostać utrzymana, jeśli cła by wygasły, aby utrzymać dumping przynajmniej na rynku unijnym.

#### 4.2. Wolne moce produkcyjne eksporterów

- (36) Z uwagi na to, że mało jest publicznie dostępnych informacji o chińskim przemyśle furoaldehydu, poniższe wnioski opierają się głównie na informacjach zawartych we wniosku o dokonanie przeglądu.
- (37) Według wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia chińska produkcja furoaldehydu rosła stale od 1999 r. i w 2009 r. osiągnęła wielkość około 320 000 ton. Chiński poziom wykorzystania mocy produkcyjnych określa się na około 94 %, co oznacza, że niewykorzystane moce produkcyjne w ChRL wynoszą około 20 000 ton rocznie, tzn. około połowy całkowitej konsumpcji w Unii. Obecnie w ChRL działa ponad 200 zakładów produkujących furoaldehyd, z których coraz więcej angażuje się w działalność wywozową.
- (38) Na podstawie powyższego można wyciągnąć wniosek, że gdyby środki wygasły, można byłoby się spodziewać napływu na rynek unijny znacznych ilości produktu objętego postępowaniem w ramach wywozu z ChRL poza systemem uszlachetniania czynnego i prawdopodobnie kontynuacji dumpingu.

## 5. Wnioski dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji dumpingu

- (39) Biorąc pod uwagę istniejące duże możliwości produkcyjne w ChRL, zdolność chińskich producentów do szybkiego zwiększenia wielkości produkcji i skierowania jej na wywóz, a także cenę wywozu, można założyć, że uchylenie środków spowodowałoby wznowienie wywozu z ChRL do UE poza systemem uszlachetniania czynnego.
- (40) Obecne ceny wywozu w ramach systemu uszlachetniania czynnego nie podlegają cłu antydumpingowemu. Uznaje się zatem, że takie ceny są również wskaźnikiem dla przyszłych poziomów cen w przypadku uchylenia środków. W tym kontekście ustalono, że chińskie ceny wywozu w ramach systemu uszlachetniania czynnego były cenami dumpingowymi i w ODP powodowały one podcięcie cenowe o 11 % cen producentów unijnych, jak określono w motywie 69 poniżej.
- (41) W świetle powyższych ustaleń można uznać, że wywóz z ChRL w dalszym ciągu dokonywany jest po cenach dumpingowych i że zachodzi prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu na rynku unijnym w przypadku wygaśnięcia obowiązujących środków antydumpingowych.

### D. DEFINICJA PRZEMYSŁU UNIJNEGO

- (42) Przemysł unijny składa się z dwóch przedsiębiorstw: Lenzing AG (Austria) oraz Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Słowenia), które łącznie odpowiadają za 100 % unijnej produkcji produktu objętego postępowaniem w ODP. Obydwe firmy odpowiedziały na kwestionariusze i w pełni współpracowały przy dochodzeniu. Na tej podstawie dwaj wymienieni producenci unijni stanowią przemysł unijny w rozumieniu art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. Ze względu na poufność dane dotyczące wyników przemysłu unijnego podane są jedynie w formie wskaźników.
- (43) W porównaniu z dochodzeniem pierwotnym przemysł unijny uległ zmianom: znaczące jest to, że Furfural Español S.A. – obecnie zwany Nutrafur – hiszpański producent, który złożył pierwotny wniosek w 1994 r. – zakończył produkcję w październiku 2008 r. Przedsiębiorstwo Nutrafur, które popiera obecny wniosek o dokonanie przeglądu, nie współpracowało w tym postępowaniu. Jest ono jednak nadal aktywne na rynku jako przedsiębiorstwo handlowe kupujące produkt objęty postępowaniem od swoich byłych konkurentów w Unii. Wymienione we wniosku dane liczbowe dotyczące produkcji przedsiębiorstwa Nutrafur w 2007 i 2008 r. zostały włączone do konsumpcji na rynku unijnym.

### E. SYTUACJA NA RYNKU UNIJNYM

#### 1. Konsumpcja na rynku unijnym

- (44) Unijną konsumpcję furoaldehydu ustalono na podstawie wielkości sprzedaży przemysłu unijnego na rynku unijnym (łącznie ze sprzedażą przedsiębiorstwa Nutrafur w okresie, gdy jeszcze produkował furoaldehyd) powiększonej o przywóz z ChRL w ramach systemu uszlachetniania czynnego oraz przywóz z innych państw trzecich w ramach swobodnego obrotu, w oparciu o zweryfikowane dane importera International Furan Chemicals BV („IFC”) i Eurostatu. Eurostat nie ujawnia

pełnych informacji ze względu na ich poufny charakter, dlatego dane Eurostatu zostały wykorzystane jedynie w odniesieniu do przywozu z innych państw trzecich oprócz ChRL i Dominikany, gdyż IFC jest jedynym importem furoaldehydu z tych źródeł.

- (45) Według tych danych konsumpcja unijna w badanym okresie zmalała o 24 %, z 48 534 ton w 2007 r. do 36 725 ton w ODP.

Tabela 1 – Konsumpcja unijna

Rok	2007	2008	2009	ODP
Tony	48 534	45 738	38 175	36 725
Wskaźnik (2007 = 100)	100	94	79	76
Zmiany w ujęciu rocznym		- 6	- 15	- 3

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi przemysłu unijnego oraz IFC na pytania zawarte w kwestionariuszu, wniosek o dokonanie przeglądu i Eurostat

### 2. Przywóz z ChRL

#### 2.1. Wielkość, udział rynkowy i ceny

- (46) Według chińskich statystyk eksportowych chiński przywóz w ramach swobodnego obrotu w ODR był nieznaczny (2,5 tony), a większości przywozu z ChRL dokonywano w ramach systemu uszlachetniania czynnego. Wielkość chińskiego przywozu w ramach systemu uszlachetniania czynnego spadła z 8 264 ton w 2007 r. do 2 749 ton w ODP, tj. o 67 %. W 2008 r. chiński przywóz w ramach systemu uszlachetniania czynnego osiągnął najwyższy poziom – około 10 000 ton, a następnie w kolejnych latach malał. W okresie badanym chiński udział rynkowy w ramach systemu uszlachetniania czynnego zmalał z 17 % do 8 %, tj. o 9 punktów procentowych.
- (47) Cena chińskiego przywozu w ramach systemu uszlachetniania czynnego spadła o 12 % z 774 EUR w 2007 r. do 685 EUR w ODP.

Tabela 2 – Przywóz z ChRL

Rok	2007	2008	2009	ODP
Tony	8 264	10 002	5 159	2 749
Wskaźnik (2007 = 100)	100	121	62	33
Zmiany w ujęciu rocznym		21	- 59	- 29
Udział w rynku	17 %	22 %	14 %	7 %
Cena (EUR/tonę)	774	1 014	690	685
Wskaźnik (2007 = 100)	100	131	89	88

Źródło: Sprawdzone odpowiedzi IFC na pytania zawarte w kwestionariuszu

### 3. Wielkość i ceny przywozu z innych państw trzecich

- (48) Należy zauważyć, że tak jak w pierwotnym dochodzeniu, przywóz z Dominikany stanowiły wyłącznie dostawy ze spółki dominującej do europejskiej spółki zależnej w celu produkowania alkoholu furfurylowego. Ceny obowiązujące w tych transakcjach są zatem cenami transferowymi pomiędzy przedsiębiorstwami powiązаныmi i nie odzwierciedlały rzeczywistych cen rynkowych. Według Eurostatu wielkość przywozu furoaldehydu do Unii z państw innych niż ChRL wraz ze średnimi cenami rozwijała się w następujący sposób:

**Tabela 3 – Przywóz do Unii z Dominikany**

Rok	2007	2008	2009	ODP
Tony	32 003	27 662	24 996	25 959
Wskaźnik (2007 = 100)	100	86	78	81
Zmiany w ujęciu rocznym		- 14	- 8	3
Udział w rynku	66 %	60 %	65 %	71 %
Cena (EUR/tonę)	809	982	582	670
Wskaźnik (2007 = 100)	100	121	72	83

**Tabela 4 – Przywóz do Unii z innych państw trzecich**

Rok	2007	2008	2009	ODP
Tony	1 687	1 583	1 226	1 158
Wskaźnik (2007 = 100)	100	94	73	69
Zmiany w ujęciu rocznym		- 6	- 21	- 4
Udział w rynku	3 %	3 %	3 %	3 %
Cena (EUR/tonę)	800	997	632	621
Wskaźnik (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) W badanym okresie wielkość przywozu furoaldehydu z Dominikany i wszystkich pozostałych państw trzecich znacznie spadła, odpowiednio o 19 % oraz o 31 %. Nawet jednak spadek przywozu z Dominikany nie powstrzymał wzrostu udziału rynkowego z 66 % do 71 %. Przywóz ten został jednak w całości wykorzystany do produkcji alkoholu furfurylowego przez europejską spółkę zależną producenta w Dominikanie. Ceny tych transakcji były zatem cenami transferowymi pomiędzy przedsiębiorstwami powiązаныmi i mogą nie odzwierciedlać rzeczywistych cen rynkowych.

#### 3.1. Wielkość i ceny wywozu z ChRL do innych państw trzecich

- (50) W badanym okresie wielkość wywozu wzrosła o 105 % (co odpowiada około 9 % całkowitej sprzedaży w Unii w ODP). Zauważa się, że w ODP sprzedaż eksportowa

do państw trzecich dokonywana była przez przemysł unijny po niskich cenach. Można to wytłumaczyć konkurencją ze strony dużych ilości chińskiego furoaldehydu po niskich cenach w innych państwach trzecich.

**Tabela 5 – Wielkość i ceny wywozu z przemysłu unijnego do innych państw trzecich**

Rok	2007	2008	2009	ODP
Ilości – wskaźnik (2007 = 100)	100	136	211	205
Zmiany w ujęciu rocznym		36	75	- 6
Ceny – wskaźnik (2007 = 100)	100	114	88	82
Zmiany w ujęciu rocznym		14	- 26	- 6

### 4. Sytuacja gospodarcza przemysłu unijnego

- (51) Poniżej przeanalizowano sytuację gospodarczą przemysłu unijnego, tj. dwóch przedsiębiorstw – Lenzing i Tanin.

#### 4.1. Produkcja

- (52) Całkowita produkcja produktu objętego postępowaniem przez przemysł unijny wzrosła o 14 % w okresie badanym.

**Tabela 6 – Produkcja unijna**

Rok	2007	2008	2009	ODP
Wskaźnik (2007 = 100)	100	109	114	114
Zmiany w ujęciu rocznym		9	5	0

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

#### 4.2. Moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (53) Całkowite moce produkcyjne przemysłu unijnego pozostały takie same w okresie badanym. Wykorzystanie mocy produkcyjnych przemysłu unijnego wzrosło o 12 punktów procentowych z 85 % do 97 %, co oznacza, że prawie całkowicie wykorzystywano moce produkcyjne.

**Tabela 7 – Unijne moce produkcyjne**

Rok	2007	2008	2009	ODP
Wskaźnik (2007 = 100)	100	100	100	100
Wykorzystanie mocy produkcyjnych	85 %	92 %	96 %	97 %

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu



## 4.3. Poziom zapasów

- (54) Poniższa tabela pokazuje, że poziom zapasów przemysłu unijnego w badanym okresie wzrósł o 26 %. Wzrost zapasów był szczególnie znaczący między 2007 a 2008 r., kiedy zapasy wzrosły o 193 %.

Tabela 8 – Zapasy

Rok	2007	2008	2009	ODP
Wskaźnik (2007 = 100)	100	293	165	126
Zmiany w ujęciu rocznym		193	-128	-40

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

## 4.4. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (55) Wielkość sprzedaży klientom niepowiązanym przez przemysł unijny na rynku unijnym wzrosła w ODP o 13 %. W wyniku wzrostu sprzedaży udział przemysłu unijnego w rynku zwiększył się w badanym okresie o 5 punktów procentowych.

Tabela 9 – Wielkość sprzedaży i udział w rynku unijnym

Rok	2007	2008	2009	ODP
Wskaźnik (2007 = 100)	100	100	112	113
Udział w rynku (prze-dział)	10–20 %	10–20 %	14–24 %	15–25 %

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

## 4.5. Średnie ceny sprzedaży

- (56) W okresie badanym średnie ceny sprzedaży stosowane na rynku unijnym przez przemysł unijny spadły o 1 %. W 2008 r. średnie ceny sprzedaży wzrosły o 11 % i osiągnęły swój najwyższy poziom, ale w następnym roku gwałtownie spadły. Niewielki spadek cen sprzedaży należy rozpatrywać w połączeniu ze wzrostem o 5 % jednostkowych kosztów produkcji, których przemysł unijny nie mógł uwzględnić.

Tabela 10 – Średnie ceny sprzedaży w UE

Rok	2007	2008	2009	ODP
Wskaźnik (2007 = 100)	100	111	98	99
Zmiany w ujęciu rocznym		11	-13	1

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

## 4.6. Średni koszt produkcji

- (57) W okresie badanym średnie koszty produkcji wzrosły o 5 % głównie z powodu wzrostu zatrudnienia i przez to wzrostu całkowitych kosztów pracy.

Tabela 11 – Średnie koszty produkcji

Rok	2007	2008	2009	ODP
Wskaźnik (2007 = 100)	100	105	105	105
Zmiany w ujęciu rocznym		5	0	0

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

## 4.7. Rentowność i przepływy środków pieniężnych

- (58) W badanym okresie zyski przemysłu unijnego znacznie zmalały, podobnie jak przepływy środków pieniężnych, które spadły o 56 %. Przyczyną tego była presja na ceny sprzedaży, pomimo wzrostu zarówno produkcji, jak i sprzedaży.

Tabela 12 – Rentowność i przepływy środków pieniężnych

Rok	2007	2008	2009	ODP
Rentowność – wskaźnik (2007 = 100)	100	175	-7	-4
Zmiany w ujęciu rocznym		75	-182	3
Przepływy środków pieniężnych – wskaźnik (2007 = 100)	100	144	49	44
Zmiany w ujęciu rocznym		44	-95	-5

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

## 4.8. Inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

- (59) Pomiędzy 2007 r. a ODP miał miejsce spadek inwestycji o 95 %. Zwrot z inwestycji, wyrażony jako zyski/straty związane z produktem objętym postępowaniem w odniesieniu do wartości księgowej netto inwestycji, znacznie spadł w okresie badanym, wykazując te same tendencje co inwestycje. W wyniku spadku rentowności i przepływów środków pieniężnych zdolność wnioskodawców do pozyskiwania kapitału w okresie badanym znacznie się pogorszyła. Pogorszenie takie można również wyraźnie zauważyć w inwestycjach wnioskodawców, które spadły o 95 % w okresie badanym.

Tabela 13 – Inwestycje i zwrot z inwestycji

Rok	2007	2008	2009	ODP
Inwestycje – wskaźnik (2007 = 100)	100	61	2	5
Zmiany w ujęciu rocznym		-39	-59	3
Zwrot z inwestycji – wskaźnik (2007 = 100)	100	196	-7	-4
Zmiany w ujęciu rocznym		96	-203	3

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

#### 4.9. Zatrudnienie i wydajność

- (60) Poziom zatrudnienia w przemyśle unijnym wzrósł w okresie badanym o 8 %. Wydajność, mierzona jako produkcja w tonach na osobę zatrudnioną, wzrosła o 6 %. Całkowite koszty pracy wzrosły jednak w okresie badanym o 16 %.

**Tabela 14 – Zatrudnienie i wydajność**

Rok	2007	2008	2009	ODP
Zatrudnienie – wskaźnik	100	109	109	108
Wydajność (tony/pracownika) – wskaźnik	100	100	105	106
Koszty siły roboczej – wskaźnik	100	114	115	116

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu

#### 4.10. Wielkość marginesu dumpingu

- (61) Z uwagi na wielkość, udział w rynku i ceny przywozu po cenach dumpingowych z ChRL wpływu rzeczywistych marginesów dumpingu na przemysł unijny nie można uznać za nieznacznym.

#### 4.11. Poprawa sytuacji po dumpingu

- (62) Jak wskazuje pozytywne kształtowanie się większości wyżej wyszczególnionych wskaźników, w okresie badanym sytuacja finansowa przemysłu unijnego uległa częściowej poprawie po wyrządzającym szkodę przywozie po cenach dumpingowych pochodzącym z ChRL.

#### 4.12. Wzrost

- (63) Chociaż konsumpcja unijna w okresie badanym spadła o 24 %, produkcja, wielkość sprzedaży i udział przemysłu wspólnotowego w rynku w tym samym okresie wzrosły. W tym samym czasie wielkość i udział w rynku przywozu z ChRL zmalały. Przemysł unijny mógłby jednak w pewnym stopniu odnieść korzyść ze środków, ponieważ chińska presja na ceny sprzedaży nie pozwoliła mu ani osiągnąć zysków, ani zysku docelowego.

### 5. Wnioski dotyczące sytuacji gospodarczej przemysłu unijnego

- (64) Furoaldehyd z Dominikany nie jest dostępny na wolnym rynku unijnym. Nie ma zatem żadnych dowodów na to, że przywóz ten mógł się przyczynić do niepewnej sytuacji przemysłu unijnego. Wielkość przywozu z pozostałych państw trzecich wyraźnie spadła – do takiego poziomu, że nawet przy bardzo niskich cenach jego wpływ nie może zostać uznany za znaczący.
- (65) Środki wobec ChRL miały pozytywny wpływ na sytuację gospodarczą przemysłu unijnego, ponieważ większość

wskaźników szkody wykazała korzystne zmiany: produkcja, wielkość sprzedaży oraz wartość sprzedaży wzrosły. Pomimo spadku konsumpcji przemysł unijny zdołał zwiększyć swój udział w rynku. Rentowność spadła jednak znacząco w ODP. Przemysł unijny nie zdołał osiągnąć zysku docelowego, który w pierwotnym dochodzeniu ustalono na poziomie 5 %, by zapewnić jego rozwój. W związku z tym stwierdza się, że przemysł unijny poniósł znaczne szkody w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego, a jego sytuacja finansowa pozostaje niestabilna.

### F. PRAWDOPODOBIEŃSTWO PONOWNEGO WYSTĄPIENIA SZKODY

- (66) W motywach 39 i 40 powyżej stwierdzono, że wygaśnięcie środków prawdopodobnie prowadziłyby do znacznego wzrostu wywozu po cenach dumpingowych z ChRL do Unii.
- (67) Jak wspomniano powyżej, chińscy producenci mają wystarczający potencjał, aby w przypadku uchylecia środków przekierować wywóz dużej ilości produktu na rynek unijny. Według wniosku o dokonanie przeglądu chińskie moce produkcyjne osiągnęły w 2009 r. poziom 320 000 ton, przy wolnych mocach produkcyjnych w wysokości co najmniej 20 000 ton. Wydaje się ponadto, że inne rynki eksportowe, takie jak Japonia, Tajlandia i USA, nie byłyby w stanie wchłonąć tych wolnych mocy produkcyjnych, które zostałyby więc prawdopodobnie skierowane na rynek unijny.
- (68) W odniesieniu do cen, chińskie statystyki eksportowe wskazują, że cena produktu objętego postępowaniem stosowana wobec USA była podobna do ceny eksportowej stosowanej wobec Unii w ramach systemu uszlachetniania czynnego. Na innych rynkach eksportowych Chin ceny były wyższe.
- (69) Biorąc jednak pod uwagę fakt, że chińskie ceny podcinały ceny przemysłu unijnego o 11 %, prawdopodobnie w przypadku wygaśnięcia środków chińscy eksporterzy dalej stosować będą dotychczasowe praktyki, aby odzyskać utracony udział w rynku. Zachowanie takie w połączeniu z ich zdolnością dostarczenia dużych ilości produktu objętego postępowaniem na rynek unijny prowadziłyby do bardzo negatywnego wpływu na przemysł unijny, w szczególności jego rentowność.
- (70) Z powyższych faktów wynika, że uchYLENIE środków z dużym prawdopodobieństwem prowadziłyby do ponownego wystąpienia szkody spowodowanej przywozem z ChRL po cenach dumpingowych.

### G. INTERES UNII

#### 1. Uwaga wstępna

- (71) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego zbadano, czy utrzymanie istniejących środków antydumpingowych nie zaszkodziłoby interesom Unii jako całości.

- (72) Interes Unii określono na podstawie analizy wszystkich zaangażowanych interesów, tj. interesu przemysłu unijnego, interesu importerów / przedsiębiorstw handlowych, a także użytkowników i dostawców produktu objętego postępowaniem.
- (73) W poprzednich dochodzeniach przyjęcia środków nie uznano za sprzeczne z interesem Unii. Ponadto obecne dochodzenie jest przeglądem wygaśnięcia mającym na celu przeanalizowanie sytuacji, w której środki antydumpingowe są już stosowane.
- (74) Na tej podstawie zbadano, czy pomimo ustalenia, że prawdopodobna jest kontynuacja dumpingu i ponowne wystąpienie szkody, istnieją szczególnie ważne wskazania mogące prowadzić do wniosku, że utrzymanie obecnych środków w tym konkretnym przypadku nie leży w interesie Unii.

## 2. Interes przemysłu unijnego

- (75) Przemysł unijny udowodnił, że jest przemysłem żywotnym, potrafiącym się dostosować do zmian warunków rynkowych. Potwierdziło to zwłaszcza korzystne kształtowanie się produkcji i sprzedaży w kontekście malejącej konsumpcji w Unii. Jednak z powodu ogromnej presji na ceny sprzedaży rentowność nie wykazywała takich samych pozytywnych tendencji.
- (76) Ze względu na obecne wolne moce produkcyjne w odniesieniu do furoaldehydu w ChRL, w połączeniu z faktem, że inne rynki eksportowe (takie jak Japonia, Tajlandia i USA) nie są w stanie ich wchłonąć, w przypadku wygaśnięcia środków chińscy eksporterzy próbowaliby najprawdopodobniej odzyskać utracony udział w rynku poprzez kontynuację praktyk dumpingowych na rynku unijnym.
- (77) Dlatego też bez dalszego stosowania środków antydumpingowych sytuacja przemysłu unijnego najprawdopodobniej poważnie się pogorszy z powodu chińskiego wywozu po niskich cenach dumpingowych, jak wyjaśniono w motywach 65–68.

## 3. Interes importerów

- (78) Tylko jeden importer w Unii współpracował przy postępowaniu: IFC, przedsiębiorstwo mające siedzibę w Niderlandach i będące własnością producenta furoaldehydu w Dominikanie. IFC jest jedynym aktywnym importerem furoaldehydu w Unii; kilka innych przedsiębiorstw dokonuje przywozu produktu objętego postępowaniem jedynie czasami. IFC jest czołowym uczestnikiem unijnego rynku furoaldehydu (i alkoholu furfurylowego), ponieważ odpowiada za około 80 % konsumpcji w Unii. IFC dokonuje importu z Dominikany, z ChRL w ramach systemu uszlachetniania czynnego oraz z innych państw trzecich. Ponadto IFC jest głównym konsumentem przemysłu unijnego, ponieważ kupuje w przybliżeniu 32 %

jego całkowitej sprzedaży. Kupiony furoaldehyd jest dalej przetwarzany na alkohol furfurylowy przez TFC – przedsiębiorstwo powiązane z IFC w Geel w Belgii.

- (79) Importer ten ma dość neutralny stosunek do postępowania, ponieważ z jednej strony chciałby mieć dostęp do chińskiego furoaldehydu bez żadnych ograniczeń i bez obciążenia w postaci wypełniania wymogów celnych systemu uszlachetniania czynnego, a z drugiej strony chciałby utrzymania przemysłu unijnego, aby móc szybko pozyskiwać produkt objęty postępowaniem. Dalsze stosowanie środków usuwa ponadto konkurencję w stosunku do przywozu pochodzącego od jego spółki dominującej produkującej w Dominikanie i konsoliduje pozycję grupy zarówno na rynku furoaldehydu, jak i alkoholu furfurylowego (włącznie z systemem uszlachetniania czynnego) w Unii.

## 4. Interes użytkowników

- (80) Komisja wysłała kwestionariusze do dwudziestu siedmiu przemysłowych użytkowników furoaldehydu. Jedynie trzech użytkowników współpracowało przy postępowaniu; nie pozyskiwali oni jednak furoaldehydu w ChRL, lecz kupowali go bezpośrednio od przemysłu unijnego. Dla tych użytkowników znaczenie furoaldehydu w prowadzonej przez nich działalności gospodarczej – rafinacji ropy naftowej lub przemyśle smarów – jest nieznaczące. Ich zdaniem zatem środki antydumpingowe nie mają na nich większego wpływu.

## 5. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (81) Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia, uznano, że nie ma żadnych istotnych powodów przemawiających przeciwko utrzymaniu obecnych środków antydumpingowych.

## H. ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (82) Wszystkie strony zostały poinformowane o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierza się zalecić utrzymanie obowiązujących środków. Oprócz tego wyznaczono im okres, w którym mogły przedstawić uwagi związane z ujawnieniem tych informacji. Odpowiednie przedłożone uwagi zostały przeanalizowane, lecz nie doprowadziły do zmiany istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których podjęto decyzję o utrzymaniu środków antydumpingowych.
- (83) Z powyższych ustaleń wynika, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, że środki antydumpingowe nałożone na przywóz furoaldehydu pochodzącego z ChRL, wprowadzone na mocy rozporządzenia (WE) nr 639/2005, powinny zostać utrzymane. Środki te mają formę cła specyficznego.
- (84) Ze względu jednak na fakt, że to cło specyficzne ustalone zostało na podstawie ustaleń dochodzenia pierwotnego w 1995 r. i nigdy nie zostało zweryfikowane, uznano za stosowne dokonanie oceny, czy poziom cła jest nadal odpowiedni. W tym celu Komisja rozważyła wszczęcie z urzędu przeglądu okresowego, zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia podstawowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

1. Niniejszym nakłada się ostateczne cło antydumpingowe na przywóz aldehydu 2-furylowego (znanego również jako furoaldehyd lub furfural), obecnie objętego kodem CN 2932 12 00, pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej.
2. Wysokość stosowanego cła wynosi 352 EUR za tonę.
3. W przypadkach, gdy towary zostały uszkodzone przed wprowadzeniem do swobodnego obrotu i z tego względu cena rzeczywiście zapłacona lub należna jest przeliczana proporcjonalnie w celu określenia wartości celnej zgodnie

z art. 145 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny <sup>(1)</sup>, wysokość cła antydumpingowego wyliczona na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu jest pomniejszona o odsetek, który odpowiada proporcjonalnemu przeliczeniu ceny rzeczywiście zapłaconej lub należnej.

4. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 maja 2011 r.

*W imieniu Rady*  
MARTONYI J.  
*Przewodniczący*

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1.

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 454/2011**

z dnia 5 maja 2011 r.

**w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 2 lit. e) dyrektywy 2008/57/WE system kolei jest podzielony na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Każdy z tych podsystemów powinien zostać objęty techniczną specyfikacją interoperacyjności („TSI”).
- (2) Decyzją C(2006) 124 wersja ostateczna z dnia 9 lutego 2007 r. Komisja udzieliła Europejskiej Agencji Kolejowej (zwanej dalej „Agencją”) mandatu do opracowania technicznych specyfikacji interoperacyjności na podstawie dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych <sup>(2)</sup>. Zgodnie z warunkami wspomnianego mandatu Agencja została wezwana do sporządzenia projektu TSI w odniesieniu do aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich. Agencja przedłożyła zalecenie w dniu 31 maja 2010 r. Zalecenie to powinno zostać uzupełnione opracowanym na podstawie udzielonego przez Komisję mandatu dodatkowym zaleceniem, obejmującym kwestie związane z taryfami, sprzedażą biletów i dokonywaniem rezerwacji w ruchu krajowym. Przy opracowywaniu takiego zalecenia Agencja powinna uwzględnić postęp techniczny i rozwiązania krajowe w dziedzinie nowatorskich systemów sprzedaży biletów oraz w dziedzinie intermodalności.
- (3) Techniczne specyfikacje interoperacyjności to specyfikacje przyjęte zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE. TSI zawarta w załączniku obejmuje podsystem odnoszący się do aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich w celu spełnienia wymagań zasadniczych i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.

(4) Skuteczne wzajemne połączenie systemów teleinformatycznych poszczególnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych uznaje się za istotne, w szczególności w zakresie udzielania aktualnych informacji oraz usług sprzedaży biletów pasażerom.

(5) Celem niniejszej TSI jest określenie procedur i interfejsów pomiędzy wszystkimi typami podmiotów w zakresie udzielania informacji oraz wystawiania biletów pasażerom za pośrednictwem powszechnie dostępnych technologii. Powinna ona obejmować wymianę informacji w zakresie następujących aspektów: systemy udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem, wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, w pociągach, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych, zarządzanie połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu.

(6) Informacje udzielane pasażerom powinny być dostępne zgodnie z wymogami decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości <sup>(3)</sup>.

(7) Przepisy niniejszej TSI nie powinny przesądzać o decyzjach podejmowanych przez państwa członkowskie na mocy art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup>.

(8) W celu zapewnienia możliwości stosowania niniejszego rozporządzenia niezbędne są szczegółowe specyfikacje. Specyfikacje te określają system wymiany danych oparty na wspólnych komponentach oraz na wzajemnym połączeniu systemów teleinformatycznych odpowiednich podmiotów. Ponadto niezbędny jest także opis zarządzania w odniesieniu do opracowania, wdrożenia i eksploatacji tego systemu, jak również plan generalny dotyczący opracowania i wdrożenia tego systemu. Materiały te zostaną opracowane w początkowej fazie wdrożenia. W związku z powyższym należy na późniejszym etapie wprowadzić zmiany w TSI w celu uwzględnienia wspomnianych materiałów (szczegółowych specyfikacji, zarządzania i planu generalnego).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

- (9) Zgodnie z art. 5 ust. 8 dyrektywy 2008/57/WE opublikowane przez Agencję dokumenty techniczne, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, należy traktować jak załączniki do TSI i powinny one stać się obligatoryjne z chwilą, gdy TSI będzie mieć zastosowanie.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

1. Techniczna specyfikacja interoperacyjności (dalej zwana „TSI”) odnosząca się do elementu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” podsystemu „Aplikacje telematyczne” transeuropejskiego systemu kolei, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, jest zamieszczona w załączniku I.

2. TSI stosuje się do elementu „Aplikacje dla przewozów pasażerskich” podsystemu „Aplikacje telematyczne” określonego w sekcji 2.5 załącznika II do dyrektywy 2008/57/WE.

3. W odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych z lub do państw trzecich spełnienie wymagań niniejszej TSI jest uzależnione od dostępności informacji ze strony podmiotów spoza UE, o ile wymiana informacji zgodna z niniejszą TSI nie jest przewidziana w umowach dwustronnych.

#### Artykuł 2

Niniejszą TSI należy wdrożyć w trzech fazach:

- pierwsza faza, w której określone zostaną szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny (faza pierwsza),
- druga faza, dotycząca opracowania systemu wymiany danych (faza druga), oraz
- ostatnia faza, dotycząca wdrożenia systemu wymiany danych (faza trzecia).

#### Artykuł 3

1. Europejska Agencja Kolejowa publikuje na swojej stronie internetowej dokumenty techniczne wymienione w załączniku III i dokonuje ich aktualizacji. Agencja wdraża proces zarządzania zmianami w odniesieniu do dokumentów technicznych

wymienionych w sekcji 7.5.2 załącznika I. Przedstawia ona Komisji sprawozdania z postępów w opracowywaniu tych dokumentów. Komisja informuje państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

2. Europejska Agencja Kolejowa publikuje na swojej stronie internetowej pliki referencyjne, o których mowa w sekcji 4.2.19 załącznika I, i dokonuje ich aktualizacji. Agencja wdraża proces zarządzania zmianami w odniesieniu do tego rodzaju plików. Przedstawia ona Komisji sprawozdania z postępów w opracowywaniu wspomnianych dokumentów. Komisja informuje państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

3. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada swoje zalecenie w sprawie punktów otwartych wymienionych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 marca 2012 r.

#### Artykuł 4

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów oraz Agencja wspierają prace prowadzone w fazie pierwszej, wymienionych w sekcji 7.2 załącznika I, poprzez zapewnianie informacji funkcjonalnych i technicznych oraz wiedzy specjalistycznej.

#### Artykuł 5

Organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup>, wraz z przedstawicielem sprzedawców biletów oraz przedstawicielem pasażerów europejskich, opracowują szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny wymienione w sekcji 7 załącznika I i przedkładają je Komisji nie później niż w ciągu jednego roku po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 6

Państwa członkowskie dopilnowują, aby przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji i sprzedawcy biletów zostali poinformowani o niniejszym rozporządzeniu.

#### Artykuł 7

W niniejszym rozporządzeniu wprowadza się zmiany uwzględniające wyniki realizacji fazy pierwszej, określonej w sekcji 7.2 załącznika I.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

*Artykuł 8*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 maja 2011 r.

*W imieniu Komisji*  
José Manuel BARROSO  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK I

## 1. WPROWADZENIE

## 1.1. Zakres techniczny

Niniejsza techniczna specyfikacja interoperacyjności (dalej zwana „TSI”) odnosi się do elementu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” podsystemu „Aplikacje telematyczne” transeuropejskiego systemu kolei i jest określona w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE. Jest on wymieniony w wykazie podsystemów eksploatacyjnych (funkcjonalnych) zamieszczonym w załączniku II do dyrektywy 2008/57/WE.

## 1.2. Zakres geograficzny

Zakres geograficzny niniejszej TSI obejmuje transeuropejski system kolei określony w art. 2 lit. a) dyrektywy 2008/57/WE.

## 1.3. Zawartość niniejszej TSI

Zawartość niniejszej TSI jest zgodna z art. 5 dyrektywy 2008/57/WE.

W rozdziale 4 niniejszej TSI zawarto ponadto zasady dotyczące eksploatacji i utrzymania, właściwe dla zakresu technicznego i geograficznego.

## 2. DEFINICJA PODSYSTEMU/ZAKRESU

## 2.1. Podsystem

Niniejsza TSI obejmuje:

- a) podsystem funkcjonalny „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”;
- b) część podsystemu „Utrzymanie” związaną z aplikacjami telematycznymi dla przewozów pasażerskich (tj. metody użytkowania, aktualizacji i utrzymania baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych itp. oraz zarządzania nimi).

Zawiera ona informacje dotyczące następujących aspektów:

- a) systemy udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania;
- b) systemy rezerwacji i płatności;
- c) zarządzanie bagażem;
- d) wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych, a także w pociągach;
- e) zarządzanie połączeniami (skomunikowaniami) między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu.

## 2.1.1. Udzielanie pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania

W załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym wymieniono minimalny zakres informacji udzielanych pasażerom przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów.

## 2.1.2. Systemy rezerwacji i płatności

Pomiędzy systemami rezerwacji i sprzedaży biletów oraz systemami płatności poszczególnych sprzedawców biletów i przedsiębiorstw kolejowych będzie miała miejsce wymiana informacji, co ma na celu umożliwienie pasażerom dokonania opłaty za wspomniane bilety, rezerwacje i usługi dodatkowe w odniesieniu do podróży i usług wybranych przez pasażerów.

## 2.1.3. Zarządzanie bagażem

Pasażerom udzielane będą informacje dotyczące procedur składania skarg w przypadku zagubienia przesyłki bagażowej w czasie podróży. Ponadto pasażerom będą udzielane informacje w sprawie nadawania lub odbioru przesyłek bagażowych.



- 2.1.4. *Wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych*

Pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i sprzedawcami biletów będzie miała miejsce wymiana informacji, co ma na celu umożliwienie sprzedawcom biletów wystawiania biletów, biletów bezpośrednich oraz biletów uzupełniających, a także dokonywania rezerwacji, pod warunkiem ich dostępności.

- 2.1.5. *Zarządzanie połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu*

Proponowana jest norma w zakresie przekazywania informacji innym środkom transportu oraz wymiany informacji z ich udziałem.

### 3. WYMAGANIA ZASADNICZE

#### 3.1. **Zgodność z wymaganiami zasadniczymi**

Zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE transeuropejski system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności muszą spełniać wymagania zasadnicze określone ogólnie w załączniku III do tej dyrektywy.

W zakresie niniejszej TSI spełnienie odnośnych wymagań zasadniczych podanych w rozdziale 3 niniejszej TSI będzie zapewnione w odniesieniu do podsystemu poprzez zastosowanie się do specyfikacji określonych w rozdziale 4 „Charakterystyka podsystemu”.

#### 3.2. **Aspekty związane z wymaganiami ogólnymi**

Właściwość wymagań ogólnych względem podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” jest określona w sposób następujący:

##### 3.2.1. *Bezpieczeństwo*

Do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” mają zastosowanie następujące wymagania zasadnicze związane z bezpieczeństwem: wymagania zasadnicze 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 i 1.1.5 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE. Wymienione wymagania zasadnicze nie odnoszą się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

##### 3.2.2. *Niezawodność i dostępność*

Wymaganie zasadnicze 1.2 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione przez następujące rozdziały:

— rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,

— rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

##### 3.2.3. *Zdrowie*

Wymaganie zasadnicze 1.3.1 i 1.3.2 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE nie odnoszą się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

##### 3.2.4. *Ochrona środowiska*

Wymaganie zasadnicze 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 i 1.4.5 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE nie odnoszą się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

##### 3.2.5. *Zgodność techniczna*

Wymaganie zasadnicze 1.5 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE nie odnosi się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

#### 3.3. **Aspekty dotyczące w szczególności podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”**

Ważność wymagań ogólnych dla podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” jest określona w sposób następujący:

### 3.3.1. *Zgodność techniczna*

Wymaganie zasadnicze 2.7.1 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione w szczególności przez następujące rozdziały:

- rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,
- rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

### 3.3.2. *Niezawodność i dostępność*

Wymaganie zasadnicze 2.7.2 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione w szczególności przez następujące rozdziały:

- rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,
- rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

Wspomniane wymaganie zasadnicze, zwłaszcza metoda użytkowania w celu zagwarantowania efektywności omawianych aplikacji telematycznych oraz jakości usług, stanowi jednak podstawę dla całej TSI i nie ogranicza się jedynie do wymienionych powyżej rozdziałów.

### 3.3.3. *Zdrowie*

W odniesieniu do wymagania zasadniczego 2.7.3 określonego w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE niniejsza TSI nie wyszczególnia żadnych wymagań, które miałyby uzupełnić obowiązujące przepisy krajowe i europejskie dotyczące minimalnych zasad ergonomii i ochrony zdrowia w odniesieniu do interfejsu między tymi aplikacjami telematycznymi i użytkownikami.

### 3.3.4. *Bezpieczeństwo*

Wymaganie zasadnicze 2.7.4 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione przez następujące rozdziały:

- rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,
- rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

## 4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU

### 4.1. **Wprowadzenie**

Przy uwzględnieniu wszystkich mających zastosowanie wymagań zasadniczych podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” charakteryzują następujące podstawowe parametry, opisane w poniższych sekcjach.

### 4.2. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemu**

#### 4.2.1. *Wymiana danych dotyczących rozkładu jazdy*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe dokonuje wymiany danych dotyczących rozkładu jazdy.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia udostępnienie rozkładów jazdy zawierających określone poniżej elementy danych innemu przedsiębiorstwu kolejowemu, stronom trzecim oraz organom publicznym. Niniejszy parametr podstawowy zapewnia ponadto dostarczanie przez każde przedsiębiorstwo kolejowe dokładnych i aktualnych danych dotyczących rozkładu jazdy.

Przepisy niniejszego parametru podstawowego mają zastosowanie do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

#### 4.2.1.1. *Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia swoje własne dane dotyczące rozkładu jazdy innym przedsiębiorstwom kolejowym oraz stronom trzecim*

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia wszystkie swoje dane dotyczące rozkładu jazdy, za które jest odpowiedzialne jako przewoźnik wyłączny lub współuczestniczący i które dotyczą usług przewozowych dostępnych w publicznej sprzedaży, poprzez zagwarantowanie dostępu wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, stronom trzecim oraz organom publicznym. Przedsiębiorstwo kolejowe dopilnowuje, aby dane dotyczące rozkładu jazdy były ściśle i aktualne. Dane dotyczące rozkładu jazdy udostępnia się przez okres co najmniej dwunastu miesięcy po utracie ważności przez takie dane.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonuje usługę przewozową jako jeden z przewoźników współuczestniczących, dopilnowuje ono, wraz ze wszystkimi pozostałymi przewoźnikami współuczestniczącymi, aby jego część rozkładu jazdy była ścisła i aktualna.

Dane dotyczące rozkładu jazdy zawierają przede wszystkim:

- podstawowe zasady dotyczące wariantów pociągów,
- przedstawienie pociągu,
- różne możliwe sposoby przedstawienia dni eksploatacji,
- kategorię pociągu/formę usługi,
- powiązania usługi przewozowej,
- grupy wagonów osobowych dołączone do pociągów,
- łączenie, oddzielanie,
- połączenia bezpośrednie (połączenie z),
- połączenia bezpośrednie (zmiana numeru usługi),
- dane szczegółowe dotyczące usług przewozowych,
- przystanki, na których występują ograniczenia ruchu,
- pociągi kursujące w nocy,
- przekraczanie stref czasowych,
- dane szczegółowe dotyczące systemu ustalania cen i rezerwacji,
- podmiot udzielający informacji,
- podmiot dokonujący rezerwacji,
- infrastruktura usługowa,
- dostępność pociągu (w tym ustalona w harmonogramie obecność miejsc siedzących dla osób uprzywilejowanych, miejsca na wózki inwalidzkie, uniwersalne przedziały sypialne – zob. TSI PRM 4.2.4) – zob. sekcja 4.2.6.1,
- pozycje dodatkowe ujęte w usłudze,
- skomunikowanie – koordynacja czasu pomiędzy usługami przewozowymi,
- wykaz stacji.

W przypadku usług przewozowych, nad którymi dane przedsiębiorstwo kolejowe sprawuje wyłączną kontrolę, należy udostępnić roczny rozkład jazdy co najmniej dwa miesiące przed jego wejściem w życie. W przypadku pozostałych usług przewozowych przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia rozkład jazdy w możliwie najwcześniejszym terminie.

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia ewentualne zmiany w rozkładzie jazdy za pomocą aktualizacji publikowanych co najmniej siedem dni przed rozpoczęciem obowiązywania tych zmian. Obowiązek ten ma zastosowanie jedynie w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wie o zmianie co najmniej siedem dni przed rozpoczęciem jej obowiązywania.

Przedstawiony powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z dokumentem technicznym:

— B.4 (zob. załącznik III).

#### 4.2.2. *Wymiana danych dotyczących taryf*

Niniejszy podstawowy parametr określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe dokonuje wymiany danych dotyczących taryf.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność danych dotyczących taryf w formacie określonym poniżej dla innych przedsiębiorstw kolejowych lub dla stron trzecich upoważnionych do prowadzenia sprzedaży.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie w odniesieniu do wszystkich taryf pasażerskich przedsiębiorstwa kolejowego w przypadku sprzedaży krajowej, międzynarodowej i zagranicznej.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

##### 4.2.2.1. *Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia swoje własne taryfy innym przedsiębiorstwom kolejowym, upoważnionym organom publicznym oraz stronom trzecim upoważnionym do prowadzenia sprzedaży*

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia wszystkie swoje taryfy (w tym tabele opłat) poprzez zagwarantowanie dostępu przedsiębiorstwom kolejowym oraz stronom trzecim, którym wydaje zezwolenie na prowadzenie sprzedaży zgodnie z porozumieniami o dystrybucji, a także upoważnionym organom publicznym. Przedsiębiorstwo kolejowe dopilnowuje, aby dane dotyczące taryf były ścisłe i aktualne.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonuje usługę przewozową jako jeden z przewoźników współuczestniczących, dopilnowuje ono, wraz ze wszystkimi pozostałymi przewoźnikami współuczestniczącymi, aby dane dotyczące taryf były ścisłe i aktualne.

Dane dotyczące taryf, przeznaczone do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej, muszą przede wszystkim zawierać elementy określone w załączniku IV.

Dane dotyczące taryf, przeznaczone do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej, należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym i stronom trzecim upoważnionym do prowadzenia sprzedaży zgodnie z porozumieniami o dystrybucji, a także upoważnionym organom publicznym, z wyprzedzeniem co najmniej tak dużym, jak określono w załączniku IV.

Przedstawiony powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje na potrzeby sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej muszą być pod względem danych taryfowych zgodne z dokumentami technicznymi:

— B.1 (zob. załącznik III),

— B.2 (zob. załącznik III),

— B.3 (zob. załącznik III).

Dane dotyczące taryf przeznaczone do celów sprzedaży krajowej należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym oraz stronom trzecim upoważnionym do prowadzenia sprzedaży, a także upoważnionym organom publicznym, z wyprzedzeniem co najmniej tak dużym jak w przypadku danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej.

Przedstawiony powyżej proces oraz informacje wykorzystywane w związku z nim w odniesieniu do danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży krajowej muszą być zgodne z dokumentami technicznymi, jakie zostaną opracowane przez Agencję (zob. załącznik II).

##### 4.2.3. *Obsługa informacji dotyczących danych teleadresowych przedsiębiorstwa kolejowego*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe powinno dostarczać informacje dotyczące swojej oficjalnej strony internetowej, na której klienci mogą uzyskać dokładne informacje.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

4.2.3.1. Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia zbiór danych zawierających jego dane teleadresowe

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia innym przedsiębiorstwom kolejowym, Agencji, stronom trzecim oraz organom publicznym zbiór danych, który zawiera nazwę jego przewoźnika, kod przewoźnika oraz adres jego oficjalnej strony internetowej. Oficjalna strona internetowa, określona w niniejszym podstawowym parametrze, musi być dostosowana do odczytu maszynowego oraz zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi wspólną jednostkę organizacyjną z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi, udostępnia pozostałym przedsiębiorstwom kolejowym nazwę wspólnej jednostki organizacyjnej, kody przewoźnika oraz adres oficjalnej strony internetowej.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia informacje dotyczące swojego rozkładu jazdy innym przedsiębiorstwom kolejowym zgodnie z rozdziałem 4.2.1.1, dopilnowuje ono, aby nazwa przewoźnika w dostarczonym rozkładzie jazdy odpowiadała nazwie przewoźnika we wspomnianym zbiorze danych. W razie wystąpienia zmian przedsiębiorstwo kolejowe aktualizuje zawartość zbioru danych w możliwie najszybszym terminie.

4.2.4. Obsługa informacji dotyczących warunków przewozu

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe powinno obsługiwać informacje dotyczące warunków przewozu.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność warunków przewozu na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

4.2.4.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje informacje dotyczące warunków przewozu

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje następujące informacje:

- ogólne warunki przewozu osób kolejami (GCC-CIV/PRR),
- własne warunki przewozu,
- odsyłacz do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,
- akceptowane sposoby płatności,
- warunki sprzedaży i warunki posprzedażowe, zwłaszcza w odniesieniu do wymiany biletów i zwrotu pieniędzy za bilety,
- procedury wnoszenia skarg,

przynajmniej na swojej oficjalnej stronie internetowej. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

W przypadku pierwszej publikacji proces ten przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed ich wejściem w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. W każdym tego rodzaju przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje wcześniejszą wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

4.2.5. Obsługa informacji dotyczących przewozu przesyłek bagażowych

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostarczenie informacji dotyczących przewozu przesyłek bagażowych, jeżeli usługa ta jest przez nie oferowana. Jeżeli usługa ta nie jest oferowana, przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje informację, że usługa nie jest oferowana.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność informacji w sprawie obsługi przesyłek bagażowych dla pasażerów.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

#### 4.2.5.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje warunki obsługi przesyłek bagażowych

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje, w celu poinformowania pasażerów, warunki obsługi przesyłek bagażowych, w przypadku gdy oferuje ono tego rodzaju obsługę. W przypadku gdy usługa ta nie jest oferowana, przedsiębiorstwo kolejowe publikuje informację tej treści. Informacje te publikuje się przynajmniej na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

W przypadku pierwszej publikacji proces ten przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed wejściem danej zmiany w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. Przedsiębiorstwo kolejowe w każdym tego rodzaju przypadku zachowuje poprzednią wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

#### 4.2.6. Obsługa informacji dotyczących przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pomocy dla nich

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub zarządca stacji muszą zapewnić dostarczanie informacji w sprawie przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pomocy dla nich.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia pasażerom dostępność informacji w sprawie przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pomocy dla nich. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teledyktowe do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, system, do którego kierowane jest zapytanie lub wniosek, musi być przynajmniej zdolny do obsługiwanie komunikatów zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III). Ponadto system musi wystawić numer potwierdzenia w odniesieniu do rezerwacji pomocy, co ma zasadnicze znaczenie dla udzielenia klientowi/pasażerowi gwarancji i zapewnienia go, że pomoc zostanie udzielona, jak również dla ustalenia odpowiedzialności za udzielenie pomocy. Wspomniane komunikaty zawierają wszystkie informacje niezbędne, aby przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub zarządca stacji mogli wystawić osobie o ograniczonej sprawności ruchowej numer potwierdzenia rezerwacji pomocy (w odniesieniu do każdego odjazdu i przyjazdu w ramach każdej podróży).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się w następujący sposób: obsługa informacji dotyczących przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej ma zastosowanie w odniesieniu do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich. Przepisy niniejszego podstawowego parametru, dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną, stosuje się w razie istnienia porozumienia między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.6.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje informacje w sprawie dostępności usług kolejowych oraz w sprawie warunków dostępu do taboru kolejowego

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje następujące informacje:

- typy pociągów lub ich numery, lub numer linii (jeżeli numer pociągu nie jest podany do wiadomości publicznej), w przypadku których dostępne są udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- rodzaje i minimalne ilości udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej we wspomnianych pociągach (np. miejsce dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim, miejsce leżące dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, toaleta dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, lokalizacja miejsc siedzących dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej) w normalnych warunkach eksploatacji,
- sposoby składania wniosków o pomoc przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego (w tym okres wyprzedzenia, z jakim należy zwracać się z wnioskiem o pomoc dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, adres, e-mail, godziny pracy oraz numer telefonu biura lub biur zajmujących się pomocą dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej) zgodnie z art. 24 rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów,
- maksymalny dopuszczalny rozmiar i masa wózka inwalidzkiego (w tym masa ciała osoby o ograniczonej sprawności ruchowej),
- warunki przewozu w odniesieniu do osób lub zwierząt towarzyszących,
- warunki dostępu do budynku stacji i peronów, w tym informacje, czy stacja jest zaklasyfikowana jako dostępna dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz czy obecny jest tam personel udzielający wsparcia takim osobom,

przynajmniej na swojej oficjalnej stronie internetowej. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

W przypadku pierwszej publikacji proces ten przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Wszelkie zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed wejściem danej zmiany w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. W każdym tego rodzaju przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje na swojej oficjalnej stronie internetowej poprzednią wersję tych informacji.

4.2.6.2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wnioski o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej do odpowiednich systemów

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, tego rodzaju zapytanie lub wnioski muszą być zgodne ze stosownymi przepisami.

Możliwość dokonania rezerwacji pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej będzie uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w odniesieniu do określonego typu pomocy w danym pociągu.

Podstawowe typy zapytań i wniosków są następujące:

- zapytanie o dostępność,
- wnioski o rezerwację,
- wniosek o częściową rezygnację,
- wniosek o całkowitą rezygnację.

Proces ten przeprowadza się w następstwie wniosku lub zapytania klienta przesłanego do systemu przedsiębiorstwa kolejowego lub sprzedawcy biletów.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy, do których kierowane jest zapytanie lub wniosek, muszą być zdolne do jego zrozumienia oraz do udzielenia odpowiedzi,
- lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system, do którego kierowane jest zapytanie lub wniosek, musi być zdolny do jego zrozumienia oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy istnieje szczególne porozumienie z systemem, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.6.3. System, do którego skierowano zapytanie lub wniosek, wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania odpowiedzi w sprawie dostępności lub rezerwacji pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, musi ono przestrzegać zasad i warunków tego procesu.

Jeżeli wniosek o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej został sformułowany we właściwy sposób, zgodnie z opisanym powyżej procesem, system, do którego skierowano wniosek, wysyła do systemu, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji danego typu pomocy, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

- odpowiedź o dostępności,
- potwierdzenie wniosku o rezerwację,

— potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,

— potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,

— odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek odebrany przez system, do którego jest on wysyłany zgodnie z opisanym powyżej procesem.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III),

— lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system, z którego pochodzi wniosek.

#### 4.2.7. Obsługa informacji dotyczących przewozu rowerów

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostarczanie informacji dotyczących przewozu rowerów.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność informacji w sprawie przewozu rowerów dla pasażerów. System przypisujący musi być zdolny do obsługiwanego komunikatów przynajmniej zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się w następujący sposób: obsługa informacji dotyczących przewozu rowerów ma zastosowanie w odniesieniu do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich, jeżeli oferuje ono przewóz rowerów. Przepisy niniejszego podstawowego parametru dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną stosuje się, o ile między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem istnieje porozumienie w sprawie świadczenia usług, zgodnie z którym przewóz tego typu można zarezerwować lub podlega on obowiązkowej rezerwacji.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.7.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje warunki obsługi przewozu rowerów

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje, w celu poinformowania pasażerów, warunki przewozu rowerów, w przypadku gdy oferuje ono tego rodzaju przewóz. Informacje publikuje się przynajmniej na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku. Wspomniane warunki muszą zawierać przynajmniej:

— typy pociągów lub ich numery, lub numer linii (jeżeli numer pociągu nie jest podany do wiadomości publicznej), w przypadku których dostępny jest przewóz rowerów,

— określony czas lub okresy, w których przewóz rowerów jest dozwolony,

— opłaty za przewóz rowerów,

— informację, czy jest dostępna lub wymagana specjalna rezerwacja miejsca na przechowanie roweru w pociągu (w tym okres wyprzedzenia, z jakim należy rezerwować przewóz roweru, godziny pracy, e-mail lub telefon).

Wspomniane warunki publikuje się po raz pierwszy nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed ich wejściem w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. W każdym przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje poprzednią wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.



4.2.7.2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację w odniesieniu do rowerów do przypisującego systemu rezerwacji

Możliwość dokonania rezerwacji jest uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację w odniesieniu do przewozu rowerów, takie metody komunikacji muszą być zgodne z wymaganiami niniejszego procesu.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu przypisującego zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do od określonego przewozu rowerów.

Podstawowe typy zapytań i wniosków o rezerwację są następujące:

- zapytanie o dostępność,
- wniosek o rezerwację,
- wniosek o częściową rezygnację,
- wniosek o całkowitą rezygnację.

Proces ten przeprowadza się w następstwie wniosku lub zapytania przesłanego przez klienta do systemu dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z definicjami w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy przypisujące muszą być zdolne do zrozumienia zapytania lub wniosku i do udzielenia odpowiedzi,
- lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system przypisujący musi być zdolny do zrozumienia zapytania lub wniosku oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy zawarte zostało szczególne porozumienie z systemem dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.7.3. Przypisujący system rezerwacji wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do rowerów

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania odpowiedzi w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do przewozu rowerów, musi ono postępować zgodnie ze stosownymi wytycznymi określonymi w niniejszym procesie.

Jeżeli wniosek o rezerwację miejsca na rower został sformułowany we właściwy sposób zgodnie z opisanym powyżej procesem, system przypisujący wysyła do systemu dystrybucji, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do pociągu, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

- odpowiedź o dostępności,
- potwierdzenie wniosku o rezerwację,
- potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,
- potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,
- odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek docierający do systemu przypisującego zgodnie z opisanym powyżej procesem.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

— z informacjami zamieszczonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III),

— lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system przypisujący, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

#### 4.2.8. *Obsługa informacji dotyczących przewozu samochodów*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostarczanie informacji w sprawie przewozu samochodów lub motocykli (w dalszej części termin „samochody” obejmuje także motocykle), jeżeli usługa taka jest przez nie oferowana.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność informacji w sprawie przewozu samochodów dla pasażerów. System przypisujący musi być przynajmniej zdolny do obsługiwanie komunikatów zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się w następujący sposób: obsługa informacji dotyczących przewozu samochodów ma zastosowanie w odniesieniu do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich, jeżeli oferuje ono przewóz samochodów. Przepisy niniejszego podstawowego parametru dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną stosuje się, o ile między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem istnieje porozumienie w sprawie usług, zgodnie z którym przewóz tego typu można zarezerwować lub podlega on obowiązkowej rezerwacji.

Niniejszy parametr podstawowy stosuje się w następujący sposób:

##### 4.2.8.1. *Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje warunki obsługi przewozu samochodów*

Przedsiębiorstwo kolejowe podaje do wiadomości pasażerów warunki przewozu samochodów w przypadku gdy usługa ta jest przez nie oferowana. Informacje te publikuje się przynajmniej na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

Wspomniane warunki muszą zawierać przynajmniej:

— typy lub numery pociągów, w których dostępny jest przewóz samochodów,

— określony czas lub okresy, w których przewóz samochodów jest dostępny,

— standardowe opłaty za przewóz samochodów (w tym opłaty za udostępnienie pasażerom miejsc w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe oferuje takie miejsca),

— określony adres i czas załadunku samochodów do pociągu,

— określony adres i czas przyjazdu pociągu na stację przeznaczenia,

— rozmiar, masę i inne ograniczenia w odniesieniu do przewozu samochodów.

Wspomniane warunki publikuje się po raz pierwszy nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed ich wejściem w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie. W każdym przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje poprzednią wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

4.2.8.2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację w odniesieniu do samochodów do systemu rezerwacji

Możliwość dokonania rezerwacji jest uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację w odniesieniu do przewozu samochodów, takie metody komunikacji muszą być zgodne z przepisami regulującymi niniejszy proces.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu przypisującego zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do określonego przewozu samochodów.

Podstawowe typy zapytań i wniosków o rezerwację są następujące:

- zapytanie o dostępność,
- wniosek o rezerwację,
- wniosek o częściową rezygnację,
- wniosek o całkowitą rezygnację.

Proces ten przeprowadza się w następstwie wniosku lub zapytania przesłanego przez klienta do systemu dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy przypisujące muszą być zdolne do zrozumienia zapytania lub wniosku i do udzielenia odpowiedzi,
- lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system przypisujący musi być zdolny do zrozumienia zapytania lub wniosku oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy istnieje szczególne porozumienie z systemem dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.8.3. Przypisujący system rezerwacji wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do samochodów

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania odpowiedzi w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do przewozu samochodów, musi ono przestrzegać przepisów określonych w sprawie omawianego procesu.

Jeżeli wniosek o rezerwację przewozu samochodów został sformułowany we właściwy sposób zgodnie z opisanym powyżej procesem, system przypisujący wysyła do systemu dystrybucji, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do pociągu, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

- odpowiedź o dostępności,
- potwierdzenie wniosku o rezerwację,
- potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,
- potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,
- odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek docierający do systemu przypisującego zgodnie z opisanym powyżej procesem.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III),
- lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

#### 4.2.9. Obsługa dostępności i rezerwacji

Niniejszy parametr podstawowy określa sposób, w jaki przedsiębiorstwo kolejowe obsługuje rezerwacje miejsc dla pasażerów. Wszystkie rodzaje miejsc (takie jak: miejsca siedzące, miejsca do leżenia, miejsca sypialne, miejsca siedzące dla osób uprzywilejowanych, miejsca na wózki inwalidzkie, uniwersalne przedziały sypialne (zob. sekcja 4.2.4 TSI PRM)) będą w dalszej części określane jako „miejsca”, chyba że konieczne będzie ich doprecyzowanie. Rezerwacje w przypadku przewozu rowerów i samochodów oraz pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostały opisane w odrębnych podstawowych parametrach w innych rozdziałach.

Rezerwacja miejsc może po prostu dotyczyć zamawiania miejsc, jako uzupełnienie umowy przewozu, lub może być częścią połączonej transakcji obejmującej zarówno udostępnienie miejsca, jak i umowę przewozu.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia wymianę odpowiednich informacji dotyczących dostępności i rezerwacji pomiędzy wystawiającymi i przypisującymi przedsiębiorstwami kolejowymi. System przypisujący musi być przynajmniej zdolny do obsługiwanie komunikatów zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się, o ile pomiędzy stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem istnieje porozumienie w sprawie usług, które mogą być zarezerwowane lub podlegają obowiązkowej rezerwacji.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.9.1. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wnioski o rezerwację do przypisującego systemu rezerwacji

Możliwość dokonania rezerwacji jest uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególnie ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu przypisującego zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do określonego typu udostępniania miejsc.

Podstawowe typy zapytań i wniosków o rezerwację są następujące:

- zapytanie o dostępność,
- wniosek o rezerwację,
- wniosek o częściową rezygnację,
- wniosek o całkowitą rezygnację.

Proces ten przeprowadza się w następstwie wniosku lub zapytania przesłanego przez klienta do systemu dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego.

Elementy danych oraz informacje zamieszczone w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy przypisujące muszą być zdolne do zrozumienia zapytania lub wniosku i do udzielenia odpowiedzi,
- lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system przypisujący musi być zdolny do zrozumienia zapytania lub wniosku oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy istnieje szczególne porozumienie z systemem dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

#### 4.2.9.2. *Przypisujący system rezerwacji wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji*

Jeżeli wniosek o rezerwację miejsc został prawidłowo sformułowany zgodnie z opisanym powyżej procesem, system przypisujący wysyła do systemu dystrybucji, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do pociągu, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

- odpowiedź o dostępności,
- potwierdzenie wniosku o rezerwację,
- potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,
- potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,
- propozycja zamiany,
- odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek docierający do systemu przypisującego zgodnie z opisanym powyżej procesem.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III),
- lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

#### 4.2.10. *Obsługa elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu*

Niniejszy parametr podstawowy opisuje sposób, w jaki przypisujące przedsiębiorstwo kolejowe tworzy elementy zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji swoich produktów.

Niniejszy parametr podstawowy musi zapewnić uzyskanie w odpowiednim czasie przez przedsiębiorstwa kolejowe oraz pasażerów informacji dotyczących zabezpieczeń oraz odniesień niezbędnych w przypadku różnych typów biletów od przypisującego przedsiębiorstwa kolejowego.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.10.1. *Na potrzeby dostawy realizowanej drogą elektroniczną system przypisujący tworzy element zabezpieczający.*

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wystawia bilet lub rezerwację zgodnie z CIV, personel kolejowej kasy biletowej, agencja, detalista lub system dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego generuje informacje dotyczące zabezpieczeń, które należy włączyć do biletu lub rezerwacji.

Proces ten przeprowadza się niezwłocznie po udanym wysłaniu statusu zamawiania oraz danych dotyczących transakcji sprzedaży do systemu dystrybucji przedsiębiorstw kolejowych, z którymi zawarto porozumienie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z:

- opracowywaną obecnie normą dotyczącą obsługi elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

#### 4.2.10.2. Na potrzeby dostawy drogą elektroniczną system przypisujący generuje numer referencyjny dla przedsiębiorstwa kolejowego

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wystawia bilet lub rezerwację zgodnie z CIV, personel kolejowej kasy biletowej, agencja, detalista lub system dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego generuje numer referencyjny w celu umożliwienia pobrania biletu lub rezerwacji, a także wprowadza wszystkie informacje dotyczące biletu do własnego systemu dystrybucji.

Proces ten przeprowadza się niezwłocznie po udanym wysłaniu statusu zamówienia oraz danych dotyczących transakcji sprzedaży do systemu dystrybucji przedsiębiorstw kolejowych, z którymi zawarto porozumienie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z:

- opracowywaną obecnie normą dotyczącą obsługi elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

#### 4.2.10.3. System przypisujący generuje numer referencyjny dla pasażera na potrzeby dostarczenia drogą elektroniczną

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wystawia bilet lub rezerwację zgodnie z CIV, personel kolejowej kasy biletowej, agencja, detalista lub system dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego generuje numer referencyjny i zamieszcza go na bilecie lub w rezerwacji.

Proces ten przeprowadza się niezwłocznie po udanym wysłaniu statusu zamawiania oraz danych dotyczących transakcji sprzedaży do systemu dystrybucji przedsiębiorstw kolejowych, z którymi zawarto porozumienie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z:

- opracowywaną obecnie normą dotyczącą obsługi elementów zabezpieczenia w przypadku dystrybucji produktu. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

#### 4.2.11. Dostarczenie klientowi produktu po jego zakupie (realizacja)

Niniejszy parametr podstawowy określa wszystkie możliwe bezpośrednie i pośrednie metody realizacji, które są powiązane z biletem lub rezerwacją oraz z rodzajem nośnika (np. papier).

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia wystawianie biletów przez wystawcę lub sprzedawcę biletów zgodnie z normami zapewniającymi interoperacyjność między przedsiębiorstwami kolejowymi. Na potrzeby wystawiania biletów w ramach sprzedaży międzynarodowej i zagranicznej przedsiębiorstwa kolejowe stosują co najmniej jedną z metod realizacji wymienionych w rozdziale 4.2.11.1 „Realizacja bezpośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna” oraz w rozdziale 4.2.11.2 „Realizacja pośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna”.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się przynajmniej w odniesieniu do taryf stosowanych do celów sprzedaży międzynarodowej i zagranicznej.

##### 4.2.11.1. Realizacja bezpośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna

Niniejszy proces stanowi alternatywę w stosunku do procesu 4.2.11.2 Realizacja pośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna.

Przedsiębiorstwo kolejowe uznaje co najmniej bilety zgodnie z definicją zawartą w dokumencie technicznym B.6 (zob. załącznik III), z wyjątkiem przypadków, gdy bilet nie jest właściwy w odniesieniu do podejmowanej podróży, gdy przedsiębiorstwo kolejowe ma uzasadnione powody, aby podejrzewać oszustwo, i gdy bilet nie jest używany zgodnie z warunkami przewozu stosownie do rozdziału 4.2.4.

Podstawowe typy wystawianych biletów wyszczególniono w dokumencie technicznym B.6 wymienionym w załączniku III.

- bilet z rezerwacją,
- tylko bilet,
- tylko rezerwacja,
- bilety uzupełniające,
- zamiana klasy na wyższą,
- zmiana trasy podróży,
- karta pokładowa,
- opłaty specjalne związane z krajowymi kartami uprawniającymi do zniżek,
- bilet grupowy,
- różnego rodzaju międzynarodowe wieloprzejazdowe bilety kolejowe (typu „Pass”),
- kupon na pojazd towarzyszący,
- voucher turystyczny w ramach wyrównania.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z dokumentem technicznym:

- B.6 (zob. załącznik III).

#### 4.2.11.2. Realizacja pośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna

Niniejszy proces stanowi alternatywę w stosunku do procesu 4.2.11.1 Realizacja bezpośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe dokonuje sprzedaży przy użyciu jednej z poniższych metod realizacji pośredniej, musi stosować następujące normy:

- dostarczanie drogą elektroniczną zgodnie z CIV (bilet do odbioru przed odjazdem),
- zgłoszenie się na podstawie wykazu zgodnie z CIV,
- zgodny z CIV bilet w formacie A4, dostarczony za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Podstawowe typy przedstawionych powyżej wystawianych biletów są następujące:

- bilet otwarty (tylko podróż),
- bilet otwarty + rezerwacja (podróż i rezerwacja),
- bilet otwarty + usługa dodatkowa (podróż i usługa dodatkowa),
- bilet otwarty + rezerwacja + usługa dodatkowa (podróż, rezerwacja i usługa dodatkowa),
- bilet w cenie globalnej (podróż i rezerwacja).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z następującymi dokumentami technicznymi:

- B.6 (zob. załącznik III),
- B.7 (zob. załącznik III),
- norma dotycząca europejskiego „biletu do odbioru przed odjazdem” oraz europejskiego „zgłoszenia się na podstawie wykazu” jest obecnie opracowywana. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

#### 4.2.11.3. Realizacja bezpośrednia – sprzedaż krajowa

Punkt otwarty (zob. załącznik II).

#### 4.2.11.4. Realizacja pośrednia – sprzedaż krajowa

Punkt otwarty (zob. załącznik II).

#### 4.2.12. Obsługa udzielania informacji na terenie stacji

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób zarządca stacji udziela na jej terenie klientom informacji o kursowaniu pociągów.

Przepisy te stosuje się tylko wówczas, gdy miała miejsce odnowa, istotna modernizacja lub montaż nowego systemu zapowiedzi słownych lub wyświetlaczy.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się przynajmniej w odniesieniu do stacji, na których zatrzymują się pociągi w ramach świadczenia usługi międzynarodowej.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.12.1. Zarządca stacji udziela klientom informacji na terenie stacji

Zarządcy stacji udzielają klientom na stacjach następujących informacji dotyczących odjazdów pociągów:

- typ lub numer pociągu,
- stacja lub stacje przeznaczenia,
- przystanki pośrednie (w stosownych przypadkach),
- peron lub tor,
- planowa godzina odjazdu.

W razie odstępstw od wymienionych informacji dotyczących odjeżdżających pociągów zarządcy stacji udzielają na stacjach przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów:

- typ lub numer pociągu,
- stacja lub stacje przeznaczenia,
- planowa godzina odjazdu,
- odstępstwo od planu.



Co się tyczy informacji dotyczących pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów:

- stacja lub stacje rozpoczynania biegu,
- godzina przyjazdu na stację, na której pociąg kończy bieg,
- typ lub numer pociągu,
- peron lub tor, na który wjeżdża pociąg.

W razie odstępstwa w przypadku pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących tego rodzaju pociągów:

- typ lub numer pociągu,
- stacja lub stacje rozpoczynania biegu,
- planowa godzina przyjazdu,
- odstępstwo od planu.

Do odstępstw od planu zalicza się:

- istotne opóźnienia,
- zmianę toru lub peronu,
- pełne lub częściowe odwołanie pociągu,
- zmianę trasy pociągu.

Stosownie do zawartych z przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury porozumień zarządca stacji podejmuje decyzje w sprawie:

- typu systemu przekazywania informacji (wyświetlacze lub zapowiedzi słowne),
- terminu udzielania informacji,
- lokalizacji w obrębie stacji, gdzie zostanie zamontowany system przekazywania informacji.

Zgodnie z porozumieniem umownym przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury przekazują zarządcy stacji w odpowiednim czasie informacje na temat odstępstw.

#### 4.2.13. *Obsługa udzielania informacji w obrębie pojazdu*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe udziela w obrębie pojazdu informacji o kursowaniu pociągów.

Przepisy te stosuje się do nowego, odnowionego lub zmodernizowanego taboru kolejowego, jeżeli systemy przekazywania informacji (zapowiedzi głosowe lub wyświetlacze) zostały odnowione lub zamontowane.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się przynajmniej w odniesieniu do wszystkich pociągów wykonujących przewozy międzynarodowe.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

#### 4.2.13.1. Przedsiębiorstwo kolejowe udziela pasażerom informacji w pociągu

Przedsiębiorstwo kolejowe udziela pasażerom następujących informacji w pociągu:

— Na stacji odjazdu oraz na ważniejszych przystankach pośrednich:

- typ lub numer pociągu,
- końcowe miejsce lub miejsca przeznaczenia,
- przystanki pośrednie (w stosownych przypadkach),
- istotne opóźnienie,
- przyczyny opóźnienia (o ile są znane).

Przed przyjazdem na wszystkie przystanki pośrednie:

- następny przystanek (nazwa stacji).

Przed przyjazdem na ważniejsze przystanki pośrednie i na stację przeznaczenia:

- następny przystanek (nazwa stacji),
- planowana godzina przyjazdu,
- szacowana godzina przyjazdu lub inne informacje o opóźnieniu,
- następne podstawowe możliwości przesiadek (według uznania przedsiębiorstwa kolejowego).

Przedsiębiorstwo kolejowe podejmuje decyzje w sprawie:

- typu systemu przekazywania informacji (wyświetlacze lub zapowiedzi słowne),
- czasu, w którym informacje zostaną udzielone,
- lokalizacji w obrębie pociągu, gdzie zostaną zamontowane urządzenia do przekazywania informacji.

#### 4.2.14. Przygotowanie pociągu

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe informuje zarządcę infrastruktury, że pociąg jest gotowy na otrzymanie dostępu do sieci, w przypadku gdy zadania związane z odjazdem pociągu określone w rozdziale 4.2.3.3 TSI OPE zostały wykonane lub gdy numer pociągu uległ zmianie.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.14.1. Komunikat „Pociąg gotowy” w odniesieniu do wszystkich pociągów

Przedsiębiorstwo kolejowe wysyła do zarządcy infrastruktury komunikat „Pociąg gotowy” za każdym razem, gdy pociąg jest gotowy na otrzymanie dostępu do sieci po raz pierwszy, chyba że zgodnie z przepisami krajowymi zarządca infrastruktury uznaje rozkład jazdy za komunikat „Pociąg gotowy”. W tym drugim przypadku przedsiębiorstwo kolejowe niezwłocznie informuje zarządcę infrastruktury oraz – w stosownych przypadkach – zarządcę stacji, jeżeli pociąg nie jest gotowy.

Komunikaty muszą zawierać przynajmniej:

- numer pociągu lub trasy,
- wskazanie gotowości pociągu, które określa, że pociąg został przygotowany i jest gotowy do jazdy.

W tym samym komunikacie mogą zostać przekazane inne informacje, takie jak:

- punkt odjazdu na trasie wraz z czasem, w odniesieniu do którego złożono wniosek o przydzielenie trasy,
- punkt przeznaczenia na trasie wraz z czasem, w którym proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „Pociąg gotowy” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile zaangażowane strony zawarły szczególne porozumienie umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.15. *Informacje o jeździe pociągu i prognoza jazdy pociągu*

Niniejszy parametr podstawowy określa informacje o jeździe pociągu i prognozę jazdy pociągu. Musi on określać, w jaki sposób ma być prowadzony dialog pomiędzy zarządcą infrastruktury i przedsiębiorstwem kolejowym, a także pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą stacji, aby zapewnić wymianę informacji o jeździe pociągu i prognoz jazdy pociągu.

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób zarządca infrastruktury musi w odpowiednim czasie wysłać informacje o jeździe pociągu do przedsiębiorstwa kolejowego oraz do następnego sąsiedniego zarządcy infrastruktury zaangażowanego w jazdę pociągu.

Celem informacji o jeździe pociągu jest przekazywanie szczegółowych danych dotyczących bieżącego statusu pociągu w wynikających z umowy punktach raportowania.

Prognoza jazdy pociągu jest wykorzystywana do udzielania informacji na temat szacowanego czasu w wynikających z umowy punktach prognozy. Komunikat ten musi zostać wysłany przez zarządcę infrastruktury do przedsiębiorstwa kolejowego oraz sąsiedniego zarządcy infrastruktury zaangażowanego w jazdę. Informacje na temat prognozy jazdy pociągu muszą zostać w odpowiednim czasie dostarczone zarządcy stacji przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury zgodnie z porozumieniem umownym.

Umowa w sprawie trasy określa punkty raportowania w odniesieniu do jazdy pociągu.

Niniejszy parametr podstawowy określa zawartość komunikatu, natomiast nie określa procesu opracowywania prognozy jazdy pociągu.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

#### 4.2.15.1. Informacje o jeździe pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów

Zarządca infrastruktury wysłał do przedsiębiorstwa kolejowego komunikat „Informacje o jeździe pociągu”. Proces ten przeprowadza się z chwilą, gdy pociąg dotrze do wynikających z umowy punktów raportowania, w których należy przekazać informacje o jeździe pociągu. Uzgodnionym punktem raportowania może być między innymi punkt przekazania, stacja lub końcowe miejsce przeznaczenia pociągu.

Komunikat musi zawierać przynajmniej następujące elementy:

- numer pociągu lub trasy (identyfikator pociągu),
- czas planowy i czas faktyczny w uzgodnionym punkcie raportowania,
- dane identyfikacyjne punktu raportowania,
- status pociągu w punkcie raportowania (przyjazd, odjazd, przejazd, odjazd ze stacji początkowej, przyjazd do końcowego miejsca przeznaczenia).

W tym samym komunikacie mogą zostać przekazane inne elementy, takie jak:

- odchylenie delta od zamawianego czasu planowego (w minutach),
- przyczyna opóźnienia (w przypadkach, w których jest to możliwe).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „TrainRunningInformationMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.15.2. Prognoza jazdy pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów

Zarządca infrastruktury wysłał do przedsiębiorstwa kolejowego komunikat „Prognoza jazdy pociągu”.

Proces ten przeprowadza się z chwilą, gdy pociąg dotrze do wynikających z umowy punktów raportowania w celu dostarczenia prognozy. Uzgodnionym punktem prognozy może być między innymi punkt przekazania lub stacja. Prognozę jazdy pociągu można także wysłać zanim pociąg rozpocznie jazdę. W odniesieniu do dodatkowych opóźnień mających miejsce pomiędzy dwoma punktami raportowania w ramach umowy pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury należy określić próg, do którego należy wysłać początkową lub nową prognozę. Jeżeli opóźnienie nie jest znane, zarządca infrastruktury musi wysłać „Komunikat o zakłóceniu usługi” (zob. rozdział 4.2.16. „Informacje o zakłóceniu usługi”).

W komunikacie „Prognoza jazdy pociągu” podaje się prognozowany czas w odniesieniu do uzgodnionych punktów prognozy.

Informacje na temat prognozy jazdy pociągu muszą zostać w odpowiednim czasie dostarczone zarządcy stacji przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury zgodnie z porozumieniem umownym.

Zarządca infrastruktury wysłał wspomniany komunikat do następnego sąsiedniego zarządcy infrastruktury zaangażowanego w jazdę pociągu.

Komunikat musi zawierać przynajmniej:

- numer pociągu lub trasy (identyfikator pociągu),
- W odniesieniu do każdego uzgodnionego punktu prognozy
  - czas planowy i czas prognozowany,
  - dane identyfikacyjne uzgodnionego punktu prognozy,
  - status pociągu w uzgodnionym punkcie prognozy (przyjazd, odjazd, przejazd, przyjazd do końcowego miejsca przeznaczenia).

W tym samym komunikacie mogą zostać przekazane inne elementy, takie jak:

- szacowane odchylenie delta od zamawianego planowego czasu (w minutach),
- przekazanie przyczyny opóźnienia, w przypadkach, gdzie jest to możliwe.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z przynajmniej z komunikatem „TrainRunningForecastMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile podpisano szczególne porozumienie tej treści pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.16. Informacje o zakłóceniu usługi

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób informacje o zakłóceniu usługi są obsługiwane pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

Mając na względzie obsługę skarg pasażerów, dane dotyczące zakłócenia usługi muszą być dostępne dla przedsiębiorstw kolejowych, sprzedawców biletów lub upoważnionych organów publicznych przez co najmniej dwanaście miesięcy od daty wygaśnięcia takich danych.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

##### 4.2.16.1. Uwagi ogólne

Przedsiębiorstwo kolejowe informuje zarządcę infrastruktury o statusie operacyjnym pociągów zgodnie z definicją zamieszczoną w rozdziale 4.2.3.3.2 TSI OPE.

Jeżeli dochodzi do wstrzymania jazdy pociągu, zarządca infrastruktury wysyła komunikat „Wstrzymana jazda pociągu”, jak określono poniżej.

##### 4.2.16.2. Komunikat „Wstrzymana jazda pociągu” w odniesieniu do wszystkich pociągów

Jeżeli dochodzi do wstrzymania jazdy pociągu, zarządca infrastruktury nadaje wspomniany komunikat do sąsiedniego zarządcy infrastruktury oraz do przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw kolejowych.

Jeżeli wielkość opóźnienia jest znana, zarządca infrastruktury musi wysłać komunikat „Prognoza jazdy pociągu” (zob. rozdział 4.2.15.2. „Prognoza jazdy pociągu”).

Najważniejsze elementy danych w tym komunikacie są następujące:

- numer trasy lub pociągu (identyfikator pociągu),
- dane identyfikacyjne lokalizacji w oparciu o następną lokalizację z pliku referencyjnego dotyczącego lokalizacji,
- czas, w którym doszło do wstrzymania jazdy,
- planowa data i godzina odjazdu w tej lokalizacji,
- kod wskazujący przyczynę lub opis wstrzymania.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „TrainRunningInterruptionMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile zaangażowane strony zawarły szczególne porozumienie umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17. Obsługa danych dotyczących rozkładu jazdy pociągów ad-hoc

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób wnioski o przydzielenie trasy ad-hoc powinny być obsługiwane pomiędzy podmiotem ubiegającym się o przydzielenie trasy i zarządcą infrastruktury. Wymagania te zachowują ważność w odniesieniu do wszystkich wniosków o przydzielenie trasy ad-hoc.

Niniejszy parametr podstawowy nie uwzględnia kwestii związanych z zarządzaniem ruchem. Rozgraniczenie czasowe pomiędzy przydzieleniem trasy ad-hoc a zmianami trasy w związku z zarządzaniem ruchem jest przedmiotem porozumień miejscowych. Musi istnieć możliwość wystąpienia o przydzielenie trasy ad-hoc w przypadku doraźnych potrzeb przewozowych (np. pociąg specjalny, dodatkowy pociąg). W tym celu podmiot występujący o przydzielenie trasy ad-hoc musi przekazać zarządcy infrastruktury wszystkie niezbędne informacje, wskazujące czas i miejsce, których dotyczy wnioski o jazdę pociągu, jak również związane z tym dane.

Na poziomie europejskim nie określono minimalnych ram czasowych. Minimalne ramy czasowe mogą zostać określone w regulaminie sieci.

Każdy zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za odpowiedniość trasy w ramach swojej infrastruktury, natomiast przedsiębiorstwo kolejowe ma obowiązek porównać parametry techniczne pociągu z wartościami podanymi w szczegółowych danych dotyczących jego uzgodnionej trasy.

Poniżej przedstawiono różne możliwe scenariusze:

- Scenariusz A: Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy kontaktuje się ze wszystkimi zaangażowanymi zarządcami infrastruktury – bezpośrednio (przypadek A) lub za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi (przypadek B) – w celu zorganizowania tras na całą podróż. W takim przypadku podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy musi także prowadzić pociąg w ciągu całej podróży.
- Scenariusz B: Każdy podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy zaangażowany w proces przewozu kontaktuje się z miejscowymi zarządcami infrastruktury, bezpośrednio lub za pośrednictwem punktu kompleksowej usługi, aby złożyć wniosek o przydzielenie trasy w odniesieniu do odcinka przejazdu, na którym prowadzi on pociąg.

W obu scenariuszach procedura przydzielania trasy w ramach wniosku o jej przydzielenie na zasadzie ad-hoc przybiera formę dialogu pomiędzy podmiotem ubiegającym się o przydzielenie trasy i zarządcą infrastruktury, i obejmuje następujące komunikaty:

- komunikat „Wniosek o przydzielenie trasy”,
- komunikat „Szczegółowe dane o trasie”,
- komunikat „Trasa niedostępna”,
- komunikat „Trasa potwierdzona”,
- komunikat „Odmowa szczegółowych danych o trasie”,
- komunikat „Trasa odwołana”,
- komunikat „Zamówiona trasa już niedostępna”,
- komunikat „Potwierdzenie odbioru”.

W przypadku ruchu pociągów, w odniesieniu do których wystąpiono już o przydzielenie trasy i została ona przydzielona, nie jest konieczne ponowne występowanie o przydzielenie trasy, chyba że opóźnienia przekraczają wartość wynikającą z umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury lub skład pociągu zostaje zmieniony w taki sposób, że unieważnia to istniejący wniosek o przydzielenie trasy.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się do obsługi tras w odniesieniu do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego, ale tylko wówczas, gdy zaangażowane strony korzystają z aplikacji telematycznych w rozumieniu załącznika II do dyrektywy 2001/14 w zakresie wniosków o przydzielenie trasy ad-hoc.

W takim przypadku niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

#### 4.2.17.1. Komunikat „Wniosek o przydzielenie trasy”

Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy wysła do zarządcy infrastruktury niniejszy komunikat, który zawiera:

- wskazanie podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy,
- punkt odjazdu na trasie: punkt początkowy trasy,
- czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,
- punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,
- czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, kiedy proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia,
- odcinek podróży, którego dotyczy wniosek,
- przystanki pośrednie lub wszelkie inne wyznaczone punkty na proponowanej trasie, wraz ze wskazaniem czasu przyjazdu oraz czasu odjazdu z przystanku pośredniego. Brak wypełnienia tego pola oznacza, że pociąg nie zatrzymuje się w tym punkcie,
- uzgodnione i niezbędne wyposażenie pociągu/dane dotyczące odcinka podróży,
- dozwolona prędkość maksymalna pociągu,
- prędkość maksymalna zgodnie z określonymi systemami sterowania pociągiem (krajowymi i międzynarodowymi, np. LZB, ETCS),
- w odniesieniu do każdej jednostki trakcyjnej: klasa trakcji, wariant techniczny,
- popychająca jednostka trakcyjna (klasa trakcji, wariant techniczny),
- prowadzenie z wagonu sterowniczego (DVT) na czole pociągu,
- długość całkowita,
- masa całkowita,
- maksymalny nacisk na oś,
- masa brutto na metr bieżący,
- skuteczność hamowania (opisująca efektywną siłę hamowania na poziomie hamulców),
- typ hamulców (wskazanie, czy używane są hamulce elektromagnetyczne),
- określone systemy sterowania pociągiem (krajowe i międzynarodowe),
- ominięcie ręcznego hamulca bezpieczeństwa,
- system radiowy (np. GSM-R),
- przesyłki specjalne,
- skrajnia ładunkowa,
- wszelkie inne wymagane warunki techniczne, które różnią się od wymiarów standardowych (np. wyjątkowa skrajnia ładunkowa),
- kategoria pociągu,
- wszelkie inne szczególne dane wymagane na poziomie lokalnym lub krajowym do przetworzenia wniosku o przydzielenie trasy,
- określenie działań, które będą wykonywane w danym punkcie pośrednim na trasie,

- kod przedsiębiorstwa kolejowego odpowiedzialnego za ruch pociągu na bieżącym odcinku jazdy,
- kod zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za pociąg na danym odcinku podróży,
- kod przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury w odniesieniu do następnego odcinka podróży (w stosownym przypadku).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathRequestMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.2. Komunikat „Szczegółowe dane o trasie”

W odpowiedzi na wniosek o przydzielenie trasy zarządca infrastruktury wysyła do podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy niniejszy komunikat, zawierający następujące podstawowe elementy:

- wskazanie podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy,
- punkt odjazdu na trasie: punkt początkowy trasy,
- czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,
- punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,
- czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, kiedy proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia,
- odcinek podróży, o który się występuje,
- przystanki pośrednie lub wszelkie inne wyznaczone punkty na proponowanej trasie, wraz ze wskazaniem czasu przyjazdu oraz czasu odjazdu z przystanku pośredniego. Brak wypełnienia tego pola oznacza, że pociąg nie zatrzymuje się w tym punkcie,
- uzgodnione i niezbędne wyposażenie pociągu/dane dotyczące odcinka podróży,
- dozwolona prędkość maksymalna pociągu,
- prędkość maksymalna zgodnie z określonymi systemami sterowania pociągiem (krajowymi i międzynarodowymi, np. LZB, ETCS),
- w odniesieniu do każdej jednostki trakcyjnej: klasa trakcji, wariant techniczny,
- popychająca jednostka trakcyjna (klasa trakcji, wariant techniczny),
- prowadzenie z wagonu silnikowego (DVT),
- długość całkowita,
- masa całkowita,
- maksymalny nacisk na oś,
- masa brutto na metr bieżący,
- skuteczność hamowania (opisująca efektywną siłę hamowania na poziomie hamulców),



- typ hamulców (wskazanie, czy używane są hamulce elektromagnetyczne),
- określone systemy sterowania pociągiem (krajowe i międzynarodowe),
- ominięcie ręcznego hamulca bezpieczeństwa,
- system radiowy (np. GSM-R),
- przesyłki specjalne,
- skrajnia ładunkowa,
- wszelkie inne wymagane warunki techniczne, które różnią się od ogólnie przyjętych wymiarów (np. wyjątkowa skrajnia ładunkowa),
- kategoria pociągu,
- wszelkie inne szczególne dane wymagane na poziomie lokalnym lub krajowym do przetworzenia wniosku o przydzielenie trasy,
- określenie działań, które będą wykonywane w danym punkcie pośrednim na trasie,
- kod przedsiębiorstwa kolejowego odpowiedzialnego za ruch pociągu na bieżącym odcinku podróży,
- kod zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za pociąg na danym odcinku podróży,
- kod przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury w odniesieniu do następnego odcinka podróży (w stosownym przypadku).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathDetailsMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile zaangażowane strony zawarły szczególne porozumienie umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.3. Komunikat „Trasa niedostępna”

Zarządca infrastruktury wysyła niniejszy komunikat do podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy w odpowiedzi na wniosek tego podmiotu o przydzielenie trasy w przypadku gdy nie jest dostępna żadna trasa:

- punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,
- punkt przeznaczenia na trasie,
- czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,
- wskazanie, że trasa jest niedostępna,
- przyczyna, dla której trasa jest niedostępna.

Jednocześnie z niniejszym komunikatem lub w możliwie najkrótszym terminie zarządca infrastruktury musi wysłać propozycję alternatywną, nie wymagając żadnego dalszego wniosku ze strony przedsiębiorstwa kolejowego (komunikat „Szczegółowe dane o trasie”).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathNotAvailableMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.4. Komunikat „Trasa potwierdzona”

Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy wykorzystuje niniejszy komunikat do zamówienia lub potwierdzenia trasy proponowanej przez zarządcę infrastruktury:

- numer trasy do celów jej identyfikacji,
- punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,
- punkt przeznaczenia na trasie,
- czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,
- punkt końcowy na trasie: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,
- czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia,
- wskazanie, że podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy akceptuje zaproponowaną trasę.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathConfirmedMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.5. Komunikat „Odmowa szczegółowych danych o trasie”

Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy wykorzystuje niniejszy komunikat do odrzucenia szczegółowych danych o trasie proponowanej przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury:

- numer trasy do celów jej identyfikacji,
- wskazanie, że szczegółowe dane o trasie są odrzucane,
- przyczyna odmowy trasy lub przyczyna zmiany, o którą wystąpił dany podmiot,
- punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,
- punkt przeznaczenia na trasie,
- czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,
- punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,
- czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „PathDetailsRefusedMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można także wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.6. Komunikat „Trasa odwołana”

Niniejszy komunikat jest wykorzystywany przez podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy do rezygnacji z zamówionej trasy:

- numer trasy do celów jej identyfikacji,
- odcinek podróży, który zostanie odwołany,
- wskazanie, że trasa jest odwoływana,
- pierwotne miejsce odjazdu na trasie: miejsce odjazdu pociągu na trasie,
- miejsce przeznaczenia na trasie,
- czas odjazdu z pierwotnego miejsca początkowego trasy: czas, na kiedy wystąpiono o przydzielenie trasy,
- pierwotne miejsce końcowe trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą wystąpiono,
- czas przyjazdu do pierwotnego miejsca końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg miał przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „PathCancelledMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.7. Komunikat „Potwierdzenie odbioru”

Niniejszy komunikat jest wymieniany pomiędzy zarządcami infrastruktury i podmiotami ubiegającymi się o przydzielenie trasy w przypadku gdy wymagana odpowiedź na którykolwiek z powyższych komunikatów nie może być udostępniona w ciągu 5 minut:

- komunikat „Potwierdzenie odbioru”: wskazuje, że wysyłający go podmiot otrzymał komunikat i będzie działał na jego podstawie w niezbędnym zakresie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „ReceiptConfirmationMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.17.8. Komunikat „Zamówiona trasa już niedostępna”

Zarządca infrastruktury wykorzystuje niniejszy komunikat do powiadomienia podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy, że trasa, która została zamówiona, nie jest już dostępna. Trasa przestała być dostępna z ważnej przyczyny, takiej jak istotne zakłócenie. Zawartość komunikatu:

- numer trasy,
- numer planowego pociągu, dla którego trasa nie jest już dostępna (o ile jest już znany zarządcy infrastruktury),
- pierwotny punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,
- punkt przeznaczenia na trasie,
- czas odjazdu z pierwotnego punktu początkowego trasy: czas, na kiedy wnioskowano o przydzielenie trasy,

- pierwotny punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą wystąpiono,
- czas przyjazdu do pierwotnego punktu końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg miał przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.
- wskazanie przyczyny.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „PathNotAvailableMessage” określonym w dokumencie technicznym:

- B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

#### 4.2.18. *Jakość danych i informacji związanych z niniejszą TSI*

##### 4.2.18.1. *Wymagania*

Mając na względzie spełnienie wymagań niniejszej TSI, w całej TSI stosuje się następujące zasady dotyczące jakości danych i informacji.

Wszyscy, do których skierowana jest niniejsza TSI, są odpowiedzialni za udostępnianie aktualnych, spójnych, ścisłych i kompletnych danych, w odpowiednim czasie i w odpowiednim formacie, innym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury, lub dowolnej stronie trzeciej. Każdy podmiot, do którego skierowana jest niniejsza TSI, jest odpowiedzialny za publikowanie aktualnych, spójnych, ścisłych i kompletnych danych, w odpowiednim czasie i przy zapewnieniu odpowiedniej zawartości, w celu powiadomienia klientów (pasażerów), innych przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub dowolnej strony trzeciej.

W przypadku gdy dane lub informacje są wykorzystywane w celu jednoczesnego spełnienia wymagań kilku podstawowych parametrów niniejszej TSI, podmioty, do których niniejsza TSI jest skierowana, dopilnowują, aby wspólne dane lub informacje zawarte w tych podstawowych parametrach były wykorzystywane w spójny sposób (np. należy zapewnić spójność (i) pomiędzy informacjami dotyczącymi rozkładu jazdy i taryf lub (ii) pomiędzy informacjami dotyczącymi taryf i rezerwacji).

W przypadku gdy informacje lub dane są przekazywane przez kilka podmiotów, do których skierowana jest niniejsza TSI, podmioty te dopilnowują wspólnie, aby części wspólnych przekazywanych danych lub informacji były aktualne, spójne, ścisłe i kompatybilne (na przykład informacje dotyczące rozkładu jazdy, dostarczone przez przedsiębiorstwa kolejowe A i B, muszą być spójne w celu zapewnienia ich zgodności na granicy itp.).

W przypadku gdy w celu spełnienia wymagań niniejszej TSI wykorzystywane są dane referencyjne lub informacje referencyjne, podmioty, do których skierowana jest niniejsza TSI, gwarantują spójność pomiędzy danymi referencyjnymi lub informacjami referencyjnymi i danymi lub informacjami wykorzystanymi w podstawowych parametrach niniejszej TSI (na przykład należy zapewnić spójność (i) pomiędzy kodami referencyjnymi lokalizacji i informacjami o jeździe pociągu lub (ii) pomiędzy kodami referencyjnymi przedsiębiorstwa kolejowego i realizacją itp.).

Jakość danych lub informacji przekazywanych przez podmioty do celów określonych w niniejszej TSI musi zostać zapewniona na poziomie umożliwiającym podmiotom, do których skierowana jest niniejsza TSI, wystawianie biletów, jak określono w art. 10 rozporządzenia dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Jakość danych lub informacji przekazywanych przez podmioty do celów określonych w niniejszej TSI musi osiągnąć poziom, który umożliwia podmiotom, do których skierowana jest niniejsza TSI, przekazywanie informacji, jak określono w art. 10 do rozporządzenia dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz w załączniku II do tego rozporządzenia.

#### 4.2.19. *Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych*

##### 4.2.19.1. *Pliki referencyjne*

W przypadku eksploatacji pociągów pasażerskich w sieci europejskiej, określone poniżej pliki referencyjne muszą być dostępne i osiągalne dla wszystkich dostawców usług (zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, upoważnionych stron trzecich i zarządców stacji). Dane te muszą stale przedstawiać rzeczywisty stan rzeczy.

Europejska Agencja Kolejowa będzie centralnie przechowywać i utrzymywać niepowtarzalne kody w odniesieniu do następujących danych referencyjnych:

- plik referencyjny kodowania w odniesieniu do wszystkich zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców stacji, przedsiębiorstw będących dostawcami usług,
- plik referencyjny kodowania lokalizacji,
- plik referencyjny wszystkich istniejących systemów sterowania pociągami,
- plik referencyjny wszystkich poszczególnych typów lokomotyw,
- plik referencyjny wszystkich europejskich warsztatów naprawczych,
- plik referencyjny europejskich systemów rezerwacji,
- plik referencyjny kodów do celów wymiany rozkładów jazdy,
- plik referencyjny kodów do celów wymiany taryf,
- katalog komunikatów-zbiorów danych,
- zestawienie wykazów kodów,
- wszelkie inne pliki i wykazy kodów, które są niezbędne do wykorzystywania dokumentów technicznych wymienionych w załącznikach (zostaną one określone w czasie fazy pierwszej).

W przypadku gdy plik referencyjny jest użytkowany wspólnie z TSI TAF, jego rozwój i użytkowanie muszą być możliwie jak najbardziej zbliżone do wdrożonej TSI TAF, tak by osiągnąć optymalny poziom współdziałania.

#### 4.2.19.2. Dodatkowe wymagania dotyczące baz danych

Poniżej wymieniono dodatkowe wymagania, które muszą być spełniane przez różnorodne bazy danych. Są to:

##### 1. Uwierzytelnienie

Baza danych musi obsługiwać funkcję uwierzytelnienia użytkowników systemów, zanim będą oni mogli uzyskać dostęp do niej.

##### 2. Zabezpieczenie

Baza danych musi obsługiwać aspekty dotyczące zabezpieczenia w sensie kontrolowania dostępu do niej. Ewentualne szyfrowanie samej zawartości bazy danych nie jest wymagane.

##### 3. ACID

Wybrana baza danych musi spełniać zasadę ACID (niepodzielność, spójność, izolacja, trwałość).

##### 4. Kontrola dostępu

Baza danych musi umożliwiać dostęp do danych użytkownikom lub systemom, którym udzielono zezwolenia. Kontrola dostępu powinna być obsługiwana aż do pojedynczego atrybutu zapisu danych. Baza danych musi obsługiwać konfigurowalną, opartą na rolach kontrolę dostępu w zakresie wstawiania, aktualizowania lub usuwania zapisów danych.

##### 5. Śledzenie

Baza danych musi obsługiwać rejestrację wszystkich dokonywanych w niej działań, tak by umożliwić śledzenie szczegółów dotyczących wpisu danych (kto, co, kiedy zmienił w zawartości?).

#### 6. Strategia blokowania

Baza danych musi posiadać wdrożoną strategię blokowania, która umożliwi dostęp do danych nawet wtedy, gdy inni użytkownicy uczestniczą w edycji zapisów.

#### 7. Wielokrotny dostęp

Baza danych musi zapewniać możliwość równoczesnego dostępu do danych większej liczbie użytkowników i systemów.

#### 8. Niezawodność

Niezawodność bazy danych musi umożliwiać utrzymanie wymaganej dostępności.

#### 9. Dostępność

Baza danych musi zapewniać niezbędny poziom dostępności w odniesieniu do charakteru danych oraz opartych na nich uzasadnień biznesowych.

#### 10. Łatwość utrzymania

Łatwość utrzymania bazy danych musi umożliwiać zapewnienie wymaganej dostępności.

#### 11. Bezpieczeństwo

Bazy danych same w sobie nie są związane z bezpieczeństwem. W związku z tym nie dotyczą ich aspekty bezpieczeństwa. Nie należy mylić tego z faktem, że dane, np. niepoprawne lub nieaktualne, mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji pociągu.

#### 12. Kompatybilność

Baza danych musi obsługiwać powszechnie uznany język manipulacji danymi, na przykład SQL lub XQL.

#### 13. Funkcja importu

Baza danych musi udostępniać funkcję, która umożliwia import sformatowanych danych i która może być użyta do wypełnienia bazy danych zamiast ręcznego wprowadzenia.

#### 14. Funkcja eksportu

Baza danych musi udostępniać funkcję, która umożliwia eksport zawartości kompletnej bazy danych lub jej części w postaci sformatowanych danych.

#### 15. Pola obowiązkowe

Baza danych musi obsługiwać pola obowiązkowe, które należy wypełnić zanim dany zapis zostanie zaakceptowany jako nowe dane.

#### 16. Sprawdzenia wiarygodności

Baza danych musi obsługiwać konfigurowalne sprawdzenia wiarygodności przed zaakceptowaniem wstawienia, aktualizacji lub usunięcia zapisów danych.

#### 17. Czasy odpowiedzi

Czasy odpowiedzi bazy danych muszą umożliwiać użytkownikom wstawianie, aktualizowanie lub usuwanie zapisów danych bez zbędnych opóźnień.

#### 18. Aspekty związane z wydajnością

Pliki referencyjne i bazy danych muszą obsługiwać w sposób ekonomicznie efektywny zapytania niezbędne do umożliwienia efektywnego prowadzenia wszystkich stosownych przejazdów pociągów, które są objęte przepisami niniejszej TSI.

#### 19. Aspekty związane z pojemnością

Baza danych musi umożliwiać przechowywanie stosownych danych w odniesieniu do wszystkich wagonów pasażerskich lub sieci. Musi istnieć możliwość rozszerzenia pojemności przy użyciu prostych sposobów (np. przez dodanie pojemności pamięci i większej ilości komputerów). Rozszerzenie pojemności nie może wymagać wymiany podsystemu.

#### 20. Dane historyczne

Baza danych musi umożliwiać zarządzanie danymi historycznymi poprzez udostępnianie danych, które zostały już przeniesione do archiwum.

#### 21. Strategia tworzenia kopii zapasowych

Należy wdrożyć strategię tworzenia kopii zapasowych, tak by zapewnić odtworzenie kompletnej zawartości bazy danych za okres do 24 godzin.

#### 22. Aspekty handlowe

Zastosowany system bazy danych musi być ogólnodostępny w handlu jako produkt gotowy (tzw. COTS) lub musi być on dostępny jako oprogramowanie ogólnodostępne bez opłat (otwarte oprogramowanie).

#### 23. Aspekty dotyczące ochrony prywatności

Baza danych musi spełniać wymagania polityki ochrony prywatności państwa członkowskiego, w którym swoją siedzibę ma przedsiębiorstwo świadczące usługę.

#### 4.2.20. Przesyłanie dokumentów drogą elektroniczną

Opis zamieszczony w rozdziale 4.2.21 „Łączność sieciowa i komunikacja” przedstawia sieć komunikacyjną służącą do wymiany danych. Sieć ta, jak również opisana obsługa zabezpieczenia, umożliwiają dowolny typ transmisji sieciowej takiej jak poczta elektroniczna, transfer plików (FTP, HTTP) itp. Strony uczestniczące w wymianie informacji mogą następnie zdecydować, jaki typ zostanie wybrany, zapewniając tym samym przesyłanie dokumentów drogą elektroniczną, na przykład za pośrednictwem protokołu FTP.

#### 4.2.21. Łączność sieciowa i komunikacja

##### 4.2.21.1. Architektura ogólna

W omawianym podsystemie rozwinię się z czasem duża i złożona społeczność związana z interoperacyjnością kolei na poziomie telematyki, w której będzie miała miejsce interakcja pomiędzy tysiącami uczestniczących podmiotów (przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, strony trzecie, np. detaliści i organy publiczne itp.), które będą konkurować lub współpracować przy zaspokajaniu potrzeb rynku.

Infrastruktura sieci i komunikacji, wspierająca taką społeczność interoperacyjności kolei, będzie oparta na wspólnej „architekturze wymiany informacji”, znanej i uznanej przez wszystkie uczestniczące w niej podmioty.

Proponowana „architektura wymiany informacji”:

- jest przeznaczona do godzenia heterogenicznych modeli informacyjnych poprzez semantyczne przekształcanie danych wymienianych pomiędzy systemami oraz poprzez godzenie różnic w zakresie procesów biznesowych i protokołów na poziomie aplikacji,
- ma minimalny wpływ na istniejące architektury informatyczne wdrożone przez każdy podmiot,
- chroni poczynione już inwestycje informatyczne.

Architektura wymiany informacji sprzyja przeważnie interakcji typu *peer-to-peer* („równy z równym”) pomiędzy wszystkimi podmiotami, przy czym gwarantuje ona ogólną integralność i spójność społeczności interoperacyjności kolei, zapewniając jej zestaw scentralizowanych usług.

Model interakcji *peer-to-peer* umożliwia najlepszy podział kosztów pomiędzy różne podmioty w oparciu o faktyczne użytkowanie i na ogół stwarza mniej problemów związanych ze skalowalnością.

##### 4.2.21.2. Sieć

Sieć musi zapewnić niezbędny poziom zabezpieczenia, redundancji, kontroli ruchu, narzędzi statystycznych, rozwoju szerokości pasma, dostępności dla użytkowników oraz efektywnego zarządzania.

„Sieć” w tym kontekście oznacza metodę i filozofię komunikacji, nie odnosi się natomiast do sieci fizycznej.

Interoperacyjność kolei oparta jest na wspólnej „architekturze wymiany informacji”, znanej i uznanej przez wszystkich uczestników, co stanowi zachętę dla nowych graczy na rynku, zwłaszcza klientów, i obniża stojące przed nimi bariery.

W pierwszej kolejności następuje zwrócenie się do centralnego repozytorium w celu uzyskania metainformacji, takich jak tożsamość partnera (podmiotu), którego dotyczą przechowywane informacje, bądź w celu zweryfikowania uwierzytelnień zabezpieczenia. Następnie realizowana jest komunikacja *peer-to-peer* pomiędzy zaangażowanymi podmiotami.

#### 4.2.21.3. Protokoły

Na potrzeby opracowywanych systemów stosować można jedynie protokoły należące do zestawu protokołów internetowych (powszechnie znanych jako TCP/IP, UDP/IP itp.).

#### 4.2.21.4. Zabezpieczenie

Oprócz poziomu zabezpieczenia gwarantowanego na poziomie sieci (zob. rozdział 4.2.21.2. „Sieć”) istnieje możliwość osiągnięcia dodatkowego poziomu zabezpieczenia w odniesieniu do danych szczególnie chronionych poprzez łączne zastosowanie szyfrowania, systemu certyfikacji i technologii VPN.

#### 4.2.21.5. Szyfrowanie

Do celów transmisji i przechowywania danych można zastosować szyfrowanie asymetryczne lub symetryczne, w zależności od wymagań biznesowych. W tym celu należy wdrożyć infrastrukturę klucza publicznego (PKI).

#### 4.2.21.6. Centralne repozytorium

Centralne repozytorium musi być zdolne do obsługi:

- metadanych – uporządkowanych danych opisujących zawartość komunikatów,
- wykazu adresów elektronicznych, pod którymi podmioty, do których skierowana jest niniejsza TSI, umożliwiają innym podmiotom uzyskiwanie informacji lub danych zgodnie z przepisami niniejszej TSI,
- szyfrowania,
- uwierzytelnienia,
- katalogu (książki telefonicznej), który zawiera wszystkie niezbędne informacje o uczestnikach wymiany komunikatów i danych.

W przypadku gdy centralne repozytorium jest użytkowane w połączeniu z TSI TAF, jego rozwój i zmiany przeprowadza się w sposób możliwie jak najbardziej zbliżony do wdrożonej TSI TAF, tak by osiągnąć optymalny poziom współdziałania.

#### 4.2.21.7. Wspólny interfejs w odniesieniu do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury

Wspólny interfejs jest obowiązkowy dla każdego podmiotu, aby mógł on przystąpić do wspólnoty interoperacyjności kolei.

Wspólny interfejs musi być w stanie obsługiwać:

- formatowanie wychodzących komunikatów zgodnie z metadanymi,
- podpisywanie i szyfrowanie komunikatów wychodzących,
- adresowanie komunikatów wychodzących,
- weryfikację autentyczności komunikatów przychodzących,
- rozszyfrowywanie komunikatów przychodzących,
- kontrolę zgodności komunikatów przychodzących według metadanych,
- pojedynczy powszechny dostęp do różnorodnych baz danych.



Każde wystąpienie wspólnego interfejsu umożliwi dostęp do wszystkich danych wymaganych zgodnie z TSI w ramach każdego przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury itp., bez względu na to, czy odnośne bazy danych są centralne, czy własne. W oparciu o wyniki weryfikacji autentyczności komunikatów przycho-dzących istnieje możliwość wdrożenia minimalnego poziomu potwierdzenia komunikatów:

(i) pozytywny: wyślij ACK;

(ii) negatywny: wyślij NACK.

Aby zarządzać powyższymi zadaniami, wspólny interfejs korzysta z informacji zawartych w centralnym repo-zytorium.

Jeżeli podmiot wdraża miejscową replikę (lokalną kopię) centralnego repozytorium, musi on przy użyciu swoich własnych środków dopilnować, aby lokalna replika stanowiła dokładną i aktualną kopię centralnego repozytorium.

W przypadku gdy wspólny interfejs jest użytkowany wspólnie z TSI TAF, rozwój i zmiany przeprowadza się w sposób możliwie jak najbardziej zbliżony do wdrożonej TSI TAF, tak by osiągnąć optymalny poziom współdziałania.

#### 4.2.22. Zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu

Aby zarządzać połączeniami z innymi środkami transportu, należy stosować następujące normy do celów udzielania informacji oraz wymiany informacji z innymi środkami transportu:

- w przypadku wymiany informacji dotyczących rozkładu jazdy pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi środkami transportu: normy EN 12896 („Transmodel”) oraz EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identyfikacja obiektów stałych w transporcie publicznym”);
- w przypadku wymiany szczególnych danych dotyczących rozkładu jazdy: normy techniczne XML i protokoły oparte na Transmodelu, w szczególności norma EN 15531 („SIRI”) do celów wymiany rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym, a także norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) do celów wymiany danych „przystanek/stacja”;
- w przypadku wymiany danych dotyczących taryf: norma ta stanowi w dalszym ciągu punkt otwarty (zob. załącznik II – Wykaz punktów otwartych).

#### 4.3. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów

Z punktu widzenia zgodności technicznej interfejsy podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich” z innymi podsystemami są zgodne z opisem zamieszczonym w poniższych punktach:

##### 4.3.1. Interfejsy z podsystemem „Tabor kolejowy”

Tabela 1

**Interfejsy z podsystemem „Tabor kolejowy”**

Interfejs	Punkt TSI „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich”	Punkt TSI „Tabor kolejowy”
Pokładowe urządzenie wyświetlające	4.2.13 Obsługa udzielania informacji w obrębie pojazdu	4.2.5 Informacje dla pasażerów (osoby o ograniczonej sprawności ruchowej)
Automatyczne zapowiedzi słowne	4.2.13 Obsługa udzielania informacji w obrębie pojazdu	4.2.5 Informacje dla pasażerów (osoby o ograniczonej sprawności ruchowej)
		4.2.5.2 Głośnikowy system powiadamiania

4.3.2. *Interfejsy z podsystemem „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych”*

Tabela 2

**Interfejsy z podsystemem „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych”**

Interfejs	Punkt TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”	Punkt TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” systemu kolei konwencjonalnych
Pociąg gotowy	4.2.14.1 Komunikat „Pociąg gotowy” w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.3.5 Komunikat „Pociąg gotowy”
Prognoza jazdy pociągu	4.2.15.2 Prognoza jazdy pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.4.2 Komunikat „Prognoza jazdy pociągu”
Informacje o jeździe pociągu	4.2.15.1 Informacje o jeździe pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.4.3 Informacje o jeździe pociągu
Wstrzymana jazda pociągu do przedsiębiorstwa kolejowego	4.2.16.2 Komunikat „Wstrzymana jazda pociągu” w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.5.2 Zakłócona jazda pociągu
Obsługa danych dotyczących rozkładu jazdy pociągów ad-hoc	4.2.17 Obsługa danych dotyczących rozkładu jazdy pociągów ad-hoc	4.2.2 Żądanie trasy
Wspólny interfejs	4.2.21.7 Wspólny interfejs w odniesieniu do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury	4.2.14.7 Powszechny interfejs w odniesieniu do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych/ zarządców infrastruktury
Centralne repozytorium	4.2.21.6 Centralne repozytorium	4.2.14.6 Centralne repozytorium
Pliki referencyjne	4.2.19.1 Pliki referencyjne	4.2.12.1 Źródłowe pliki

4.4. **Zasady eksploatacji**

W świetle wymagań zasadniczych określonych w rozdziale 3, szczególne zasady eksploatacji odnoszące się do podsystemu, którego dotyczy niniejsza TSI, są następujące:

4.4.1. *Jakość danych*

Na potrzeby zapewnienia jakości danych nadawca każdego komunikatu TSI będzie odpowiedzialny za poprawność danych zawartych w komunikacie w momencie jego wysłania. W przypadku gdy dane źródłowe do celów zapewnienia jakości danych są dostępne w bazach danych związanych z TSI, do zapewnienia jakości danych muszą zostać użyte dane zawarte w tychże bazach danych.

W przypadku gdy dane źródłowe do celów zapewnienia jakości danych nie są dostępne w bazach danych związanych z niniejszą TSI, nadawca komunikatu musi dokonać weryfikacji w ramach zapewnienia jakości danych we własnym zakresie.

Zapewnienie jakości danych obejmie ich porównanie z danymi w bazach danych związanych z niniejszą TSI, jak opisano powyżej, a także – w stosownych przypadkach – weryfikację logiczną w celu zapewnienia terminowości i ciągłości danych i komunikatów.

Dane są wysokiej jakości, jeżeli są odpowiednie do zamierzonych zastosowań, co oznacza, że

- są pozbawione błędów: dostępne, ściśle, punktualne, kompletne, spójne z innymi źródłami itp.,
- posiadają pożądane cechy: są istotne, wyczerpujące, o odpowiednim poziomie szczegółowości, łatwe do odczytania, łatwe do interpretacji itp.

Jakość danych charakteryzują przede wszystkim:

- ścisłość,
- kompletność,
- spójność,
- terminowość.

### Ścisłość

Wymagane informacje (dane) należy pozyskiwać w sposób możliwie jak najbardziej ekonomiczny. Jest to wykonalne tylko wówczas, gdy zapisywane są jedynie dane pierwotne, w miarę możliwości tylko jednokrotnie. Z tego względu dane pierwotne powinny być wprowadzane do systemu możliwie jak najbliżej ich źródła, tak by mogły zostać w pełni zintegrowane z każdą późniejszą operacją przetwarzania.

### Kompletność

Przed wysłaniem komunikatów należy sprawdzić kompletność i składnię przy użyciu metadanych. Pozwala to również uniknąć niepotrzebnego ruchu informacji w sieci.

Przy użyciu metadanych należy także sprawdzić wszystkie komunikaty przychodzące pod względem kompletności.

### Spójność

W celu zagwarantowania spójności należy wdrożyć reguły biznesowe. Należy unikać dublowania wpisów, a właściciel danych powinien być wyraźnie zidentyfikowany.

Sposób wdrożenia wspomnianych reguł biznesowych zależy od ich złożoności. W przypadku prostych reguł wystarczą ograniczenia i procedury wyzwalane baz danych. W przypadku reguł bardziej złożonych, które wymagają danych z różnych tabel, należy wdrożyć procedury sprawdzania poprawności, w ramach których sprawdza się spójność wersji danych przed wygenerowaniem danych dotyczących interfejsów i udostępnieniem nowej wersji danych. Należy dopilnować, aby przekazywane dane były sprawdzane pod kątem poprawności w oparciu o określone zasady biznesowe.

### Terminowość

Istotne jest, aby informacje były udzielane we właściwym czasie. O ile zdarzenie uruchamiające rejestrację danych lub wysłanie komunikatu jest kierowane bezpośrednio z systemu informatycznego, terminowość nie stanowi problemu, pod warunkiem że system jest zaprojektowany w sposób prawidłowy i zgodnie z potrzebami procesów biznesowych. W większości przypadków jednak wysłanie komunikatu inicjowane jest przez operatora lub przynajmniej wiąże się z jego dodatkowym działaniem. Aby spełnić wymagania dotyczące terminowości należy możliwie jak najwcześniej dokonywać aktualizacji danych – także w celu zagwarantowania, by dane zawarte w komunikatach były zawsze aktualne w czasie, gdy są rozsyłane automatycznie przez system.

Czas odpowiedzi na zapytania musi być uwzględniony w ramach szczegółowych specyfikacji informatycznych w odniesieniu do różnych aplikacji i typów użytkowników. Wszystkie aktualizacje i wymiany danych muszą być dokonywane możliwie jak najwcześniej.

### Wskaźniki jakości danych

W szczegółowych specyfikacjach informatycznych należy określić odpowiednie wartości procentowe w odniesieniu do:

- kompletności danych (odsetek pól danych, do których wpisano wartości) oraz ich spójności (odsetek odpowiadających sobie wartości w obrębie tabel/plików/zapisów);
- terminowości danych (odsetek danych dostępnych w określonych progowych ramach czasowych);
- wymaganej ścisłości (odsetek przechowywanych wartości, które są poprawne w porównaniu do faktycznej wartości).

#### 4.4.2. *Eksploatacja centralnego repozytorium*

Funkcje centralnego repozytorium zostały określone w rozdziale 4.2.21.6 „Centralne repozytorium”. Na potrzeby zapewnienia jakości danych podmiot obsługujący centralne repozytorium jest odpowiedzialny za aktualizację oraz jakość metadanych i katalogu, a także za administrowanie kontrolą dostępu. Jakość metadanych w kategoriach kompletności, spójności, terminowości i ścisłości powinna umożliwić odpowiednie funkcjonowanie do celów niniejszej TSI.

#### 4.5. **Zasady utrzymania**

W świetle wymagań zasadniczych określonych w rozdziale 3, szczególne zasady utrzymania odnoszące się do podsystemu, którego dotyczy niniejsza TSI, są następujące:

Jakość usługi przewozowej musi być zagwarantowana, nawet gdyby dane były uszkodzone lub gdyby sprzęt do przetwarzania danych miał ulec całkowitej lub częściowej awarii. W związku z tym celowe jest zainstalowanie systemów dupleksowych lub komputerów o szczególnie wysokim stopniu niezawodności, w przypadku których zapewnione jest nieprzerwane funkcjonowanie także podczas utrzymania.

Aspekty dotyczące utrzymania różnorodnych baz danych zostały wymienione w rozdziale 4.2.19.2 „Dodatkowe wymagania dotyczące baz danych”, punkty 10 i 21.

#### 4.6. **Kwalifikacje zawodowe**

Kwalifikacje zawodowe personelu niezbędne do obsługi i utrzymania podsystemu oraz do wdrażania TSI są następujące:

Wdrażanie niniejszej TSI nie wymaga całkowicie nowego systemu z uwzględnieniem sprzętu i oprogramowania oraz nowego personelu. Realizacja wymagań określonych w TSI prowadzi tylko do zmian, modernizacji lub rozszerzeń funkcjonalnych, które są już wykonywane przez obecny personel. W związku z tym nie ma dodatkowych wymagań oprócz obowiązujących krajowych i europejskich przepisów dotyczących kwalifikacji zawodowych.

Gdyby wystąpiła konieczność przeprowadzenia dodatkowych szkoleń dla personelu, nie powinny one polegać jedynie na zademonstrowaniu, jak należy obsługiwać sprzęt. Personel musi znać i rozumieć swoją szczególną rolę, jaką ma do odegrania w całym procesie przewozu. Personel musi w szczególności być świadomy wymogu utrzymywania wysokiego poziomu sprawności roboczej, gdyż jest to czynnikiem decydującym o rzetelności informacji, które będą przetwarzane na późniejszym etapie.

Kwalifikacje zawodowe niezbędne do zestawiania i prowadzenia pociągów są określone w TSI „Ruch kolejowy”.

#### 4.7. **Warunki BHP**

Warunki BHP wymagane w odniesieniu do personelu w zakresie obsługi i utrzymania przedmiotowego podsystemu oraz wdrażania TSI są następujące:

Nie ma dodatkowych wymagań oprócz obowiązujących krajowych i unijnych przepisów BHP.

#### 4.8. **Rejestry dopuszczonych typów pojazdów i infrastruktury**

Zgodnie z art. 34 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE „Agencja tworzy i prowadzi rejestr typów pojazdów szynowych dopuszczonych przez państwa członkowskie do eksploatacji na sieci kolejowej Wspólnoty”. Zgodnie z art. 35 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE „każde państwo członkowskie zapewnia publikację i aktualizację rejestru infrastruktury”.

Z uwagi na ich coroczną aktualizację i publikację, rejestry te nie mogą być wykorzystane w odniesieniu do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”. W związku z tym niniejsza TSI nie ma nic wspólnego z tymi rejestrami.

### 5. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

#### 5.1. **Definicja**

Zgodnie z art. 2 lit. f) dyrektywy 2008/57/WE „składniki interoperacyjności” oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy system kolei. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie.

#### 5.2. **Wykaz składników**

Składniki interoperacyjności objęte są stosownymi przepisami dyrektywy 2008/57/WE.

Jeżeli chodzi o podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”, nie określono składników interoperacyjności.

Do spełnienia wymagań niniejszej TSI potrzebny jest jedynie standardowy sprzęt informatyczny bez szczególnych aspektów dotyczących interoperacyjności w środowisku kolejowym. Dotyczy to zarówno składników sprzętowych, jak i zastosowanego standardowego oprogramowania, takiego jak system operacyjny i bazy danych. Oprogramowanie użytkowe stanowi indywidualny wybór każdego użytkownika i może być dostosowywane i udoskonalane stosownie do jego faktycznych funkcji i potrzeb. Proponowana „architektura integracji aplikacji” zakłada, że aplikacje mogą nie być oparte na tym samym wewnętrznym modelu informacyjnym. Integrację aplikacji zdefiniowano jako proces powodujący, że systemy niezależnie zaprojektowanych aplikacji współpracują ze sobą.

### 5.3. **Charakterystyki wydajnościowe i specyfikacje składników**

Zob. rozdział 5.2, nie dotyczy TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”.

## 6. OCENA ZGODNOŚCI SKŁADNIKÓW LUB ICH PRZYDATNOŚCI DO STOSOWANIA ORAZ WERYFIKACJA PODSYSTEMU

### 6.1. **Składniki interoperacyjności**

#### 6.1.1. *Procedury oceny*

Nie dotyczy TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”.

#### 6.1.2. *Moduł*

Nie dotyczy TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”.

### 6.2. **Podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”**

Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2008/57/WE podsystemy są podzielone na dziedziny strukturalne i eksploatacyjne (funkcjonalne). Ocena zgodności jest obowiązkowa dla TSI w dziedzinie strukturalnej. Podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” należy do dziedziny funkcjonalnej, w związku z czym niniejsza TSI nie określa żadnych modułów w zakresie oceny zgodności.

## 7. WDROŻENIE

### 7.1. **Wprowadzenie**

Niniejsza TSI dotyczy podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”. Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2008/57/WE jest to podsystem funkcjonalny. W związku z tym stosowanie niniejszej TSI nie jest zależne od pojęcia nowego, odnowionego lub zmodernizowanego podsystemu, jak jest to przyjęte w przypadku TSI związanych z podsystemami strukturalnymi, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to określone w TSI.

TSI będzie wdrażana w fazach:

- faza pierwsza: szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny;
- faza druga: opracowanie;
- faza trzecia: wdrożenie.

### 7.2. **Faza pierwsza – szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny**

Faza pierwsza ma trzy cele:

1. Określenie systemu wymiany danych (dalej zwanego „systemem”), obejmującego wspólne składniki oraz wzajemne połączenia systemów teleinformatycznych zainteresowanych podmiotów, które są zdolne do spełnienia wymagań niniejszego rozporządzenia.
2. Zatwierdzenie takiego systemu z punktu widzenia wykonalności technicznej i ekonomicznej.
3. Opracowanie harmonogramu działań uznanych za niezbędne do wdrożenia systemu, w tym odpowiednich punktów etapowych do celów monitorowania postępów przy jego realizacji przez Komisję, Europejską Agencję Kolejową, państwa członkowskie i zaangażowane zainteresowane podmioty.

#### 7.2.1. *Zarządzanie projektem w fazie pierwszej*

Komisja powołuje komitet sterujący nie później niż w terminie jednego miesiąca od publikacji niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W skład komitetu wchodzi:

- organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia 881/2004/WE („organy przedstawicielskie sektora kolei”),

- przedstawiciel sprzedawców biletów,
- przedstawiciel pasażerów europejskich,
- Europejska Agencja Kolejowa, oraz
- Komisja.

Wspomnianemu komitetowi sterującemu przewodniczą wspólnie: a) Komisja oraz b) osoba wyznaczona przez organy przedstawicielskie sektora kolei. Komisja, przy wsparciu członków komitetu sterującego, opracowuje regulamin wewnętrzny przedmiotowego komitetu sterującego, na który komitet sterujący musi wyrazić zgodę. Podejmowane decyzje muszą być przejrzyste i musi im towarzyszyć należyte uzasadnienie techniczne oraz ekonomiczne.

Członkowie komitetu sterującego mogą proponować komitetowi włączenie innych organizacji w charakterze obserwatorów, o ile istnieją ku temu należyte przyczyny techniczne i organizacyjne.

#### 7.2.2. *Role i obowiązki*

##### 7.2.2.1. *Zainteresowane podmioty*

1. Utworzony przez organy przedstawicielskie sektora kolei zespół projektowy, w skład którego wchodzi przedstawiciel sprzedawców biletów, opracowuje szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie oraz plan generalny w oparciu o program prac wymagający zatwierdzenia przez komitet sterujący.
2. Zespół projektowy tworzy niezbędne grupy robocze, wprowadzające wiedzę specjalistyczną ze strony Europejskiej Agencji Kolejowej, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, zarządców stacji, przedstawicieli sprzedawców biletów oraz przedstawicieli pasażerów.
3. Zespół projektowy realizuje cały projekt w sposób przejrzysty, przy czym wszystkie protokoły, dokumenty i rezultaty prac zespołu projektowego i jego grup roboczych muszą być przez cały czas i w pełni dostępne dla Komisji i Europejskiej Agencji Kolejowej.
4. Zespół projektowy wysyła comiesięczne sprawozdania z postępów do komitetu sterującego i w pełni stosuje się do jego decyzji. Struktura i zawartość sprawozdania z postępów wymaga zatwierdzenia przez komitet sterujący na spotkaniu inauguracyjnym.
5. Zespół projektowy przekazuje informacje przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom infrastruktury, zarządcom stacji, przedstawicielom sprzedawców biletów i przedstawicielom pasażerów, a także zasięga ich opinii. Zwraca on szczególną uwagę na niewielkie przedsiębiorstwa kolejowe oraz przedsiębiorstwa kolejowe niebędące członkami organów przedstawicielskich sektora kolei, informuje je na bieżąco oraz zasięga ich opinii.
6. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji, przedstawiciele sprzedawców biletów i przedstawiciele pasażerów wspierają projekt, dostarczając informacji i zapewniając funkcjonalną i techniczną wiedzę specjalistyczną w zakresie i w czasie wymaganym przez zespół projektowy.

##### 7.2.2.2. *Europejska Agencja Kolejowa*

1. Europejska Agencja Kolejowa monitoruje i ocenia opracowanie szczegółowych specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego, mając na względzie ustalenie, czy osiągnięto wyznaczone cele.
2. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada Komisji zalecenie w sprawie szczegółowych specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego.

##### 7.2.2.3. *Komisja*

1. Komisja przekazuje zespołowi projektowemu wykaz podmiotów, które będą zaangażowane w realizację projektu.

2. Z chwilą otrzymania szczegółowych specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego Komisja ocenia je w oparciu o zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej oraz – w świetle tej oceny – podejmuje niezbędne działania w celu zmiany obecnej TSI.
3. Komisja będzie na bieżąco informować państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE.

#### 7.2.3. *Rezultaty prac*

Szczegółowe specyfikacje informatyczne muszą zawierać opis systemu oraz wskazywać precyzyjnie i jednoznacznie, w jaki sposób system spełnia wymagania TSI TAP. Opracowanie takich specyfikacji wymaga systematycznej analizy odpowiednich kwestii technicznych, operacyjnych, ekonomicznych i instytucjonalnych, stanowiących podstawę procesu wdrażania TSI TAP. W związku z tym rezultaty prac muszą zawierać między innymi następujące elementy:

1. Specyfikacje funkcjonalne, techniczne i wydajnościowe, powiązane dane, wymagania dotyczące interfejsów oraz wymagania dotyczące zabezpieczenia i jakości.
2. Zarys globalnej architektury systemu. Należy w nim opisać, w jaki sposób nieodzowne składniki współpracują ze sobą i są do siebie dopasowane. Dokonuje się tego w oparciu o analizę konfiguracji systemu, które są zdolne do zintegrowania instalacji informatycznych starszej generacji, zapewniając jednocześnie wymaganą funkcje i wymaganą wydajność.

Plan generalny musi obejmować:

1. Określenie działań niezbędnych do zapewnienia wdrożenia systemu.
2. Plan migracji obejmujący szereg etapów, który prowadzi do pośrednich i możliwych do zweryfikowania konkretnych wyników, począwszy od bieżących ram systemów teleinformatycznych zainteresowanych podmiotów aż do samego systemu.
3. Szczegółowy plan punktów etapowych.
4. Ocenę ryzyka w odniesieniu do krytycznych faz planu generalnego.
5. Oszacowanie całkowitych kosztów w cyklu życia (LCC) związanych z wdrożeniem i eksploatacją systemu, wraz z późniejszym planem inwestycyjnym oraz odpowiednią analizą kosztów i korzyści.

Zarządzanie musi obejmować określenie odpowiednich struktur, metod i procedur zarządzania, wspierających opracowanie i zatwierdzenie systemu, a następnie jego wdrożenie oraz jego eksploatację i zarządzanie nim w całym okresie użytkowania (w tym rozstrzygnięcie sporów pomiędzy zaangażowanymi stronami zgodnie z przepisami niniejszej TSI).

#### 7.2.4. *Punkty etapowe*

1. Nie później niż w terminie dwóch miesięcy po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przeprowadza się spotkanie inauguracyjne z udziałem zespołu projektowego i komitetu sterującego.
  - a. W czasie spotkania inauguracyjnego zespół projektowy przedstawia opis projektu oraz program prac w ramach jego realizacji, wraz z harmonogramem. Opis projektu zawierać musi objaśnienie zadań, organizacji projektu, ról i obowiązków oraz metod realizacji projektu, w tym procesu zasięgania opinii u wszystkich zaangażowanych podmiotów oraz udzielania im informacji.
  - b. W czasie spotkania inauguracyjnego zespół projektowy i komitet sterujący omawiają i uzgadniają zawartość i poziom szczegółowości sprawozdania cząstkowego oraz miesięcznego sprawozdania z postępów, o którym mowa w sekcji 7.2.2.1.

2. Zespół projektowy przedkłada komitetowi sterującemu sprawozdanie cząstkowe nie później niż w terminie pięciu miesięcy od spotkania inauguracyjnego.
3. Rezultaty prac należy przedłożyć Komisji oraz Europejskiej Agencji Kolejowej nie później niż w terminie 10 miesięcy od spotkania inauguracyjnego.
4. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada zalecenie w sprawie rezultatów przedłożonych Komisji nie później niż w terminie dwóch miesięcy od ich otrzymania.

### 7.3. **Faza 2 – Opracowanie**

Wszystkie zaangażowane podmioty opracowują system w następstwie zmiany obecnej TSI.

### 7.4. **Faza 3 – Wdrożenie**

Wszystkie zaangażowane podmioty wdrażają system w następstwie zmiany obecnej TSI.

### 7.5. **Zarządzanie zmianami**

#### 7.5.1. *Proces zarządzania zmianami*

Należy opracować procedury zarządzania zmianami w celu dopilnowania, aby związane ze zmianą koszty i korzyści były prawidłowo analizowane i, aby zmiany były wdrażane w sposób kontrolowany. Wspomniane procedury zostaną określone i wprowadzone oraz będą wspierane i zarządzane przez Europejską Agencję Kolejową, i muszą zawierać:

- określenie ograniczeń technicznych leżących u podstaw zmiany;
- oświadczenie podmiotu przyjmującego odpowiedzialność za procedury wdrażania zmian;
- procedurę potwierdzenia (walidacji) zmian, które mają być wdrażane;
- politykę w zakresie zarządzania zmianami, ich wprowadzania, migracji i masowego wdrożenia.
- określenie odpowiedzialności za zarządzanie szczegółowymi specyfikacjami oraz za zapewnienie jakości i zarządzanie konfiguracją.

W skład Komisji Zarządzania Zmianami (CCB) będą wchodzić Europejska Agencja Kolejowa, organy przedstawicielskie sektora kolei, organ przedstawicielski sprzedawców biletów, organ przedstawicielski pasażerów oraz państwa członkowskie. Taka przynależność stron zapewni perspektywiczne spojrzenie na zmiany, które mają zostać wprowadzone, a także na ogólną ocenę ich następstw. CCB przejdzie ostatecznie pod egidę Europejskiej Agencji Kolejowej.

#### 7.5.2. *Szczególny proces zarządzania zmianami w odniesieniu do dokumentów technicznych publikowanych przez Europejską Agencję Kolejową*

Dokumenty techniczne, o których jest mowa w rozdziale 4 niniejszej TSI (z wyjątkiem norm, które są powiązane z punktami otwartymi) i które są wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, to dokumenty techniczne publikowane przez Europejską Agencję Kolejową na mocy art. 5 ust. 8 dyrektywy 2008/57/WE.

Europejska Agencja Kolejowa ustanawia zarządzanie zmianami w odniesieniu do tych dokumentów technicznych zgodnie z następującymi kryteriami:

1. Wnioski w sprawie zmiany wywierające wpływ na dokumenty techniczne przedkłada się za pośrednictwem krajowych organów ds. bezpieczeństwa lub za pośrednictwem organów przedstawicielskich sektora kolejowego działających na poziomie europejskim, określonych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, lub za pośrednictwem przedstawiciela sprzedawców biletów lub organu, który pierwotnie opracował specyfikacje stanowiące podstawę obecnych dokumentów technicznych.
2. Europejska Agencja Kolejowa gromadzi i przechowuje wnioski w sprawie zmiany.



3. Europejska Agencja Kolejowa przedstawia wnioski w sprawie zmiany specjalnie wyznaczonej do tego celu grupie roboczej Europejskiej Agencji Kolejowej, która oceni je i opracuje propozycję wraz z towarzyszącą jej oceną ekonomiczną, w stosownych przypadkach.
4. Następnie Europejska Agencja Kolejowa przedstawia wniosek w sprawie zmiany oraz powiązaną propozycję Komisji Zarządzania Zmianami, która potwierdzi lub odrzuci wniosek w sprawie zmiany bądź go odroczy.
5. Jeżeli wniosek w sprawie zmiany nie zostanie potwierdzony, Europejska Agencja Kolejowa przekazuje wnioskodawcy przyczynę odrzucenia lub żądanie dodatkowych informacji dotyczących projektu wniosku w sprawie zmiany.
6. Jeżeli wniosek w sprawie zmiany zostanie potwierdzony, w dokumencie technicznym wprowadza się zmiany.
7. Przed opublikowaniem zmienionego dokumentu technicznego jest on przekazywany Komisji wraz z wnioskiem w sprawie zmiany oraz jego oceną ekonomiczną.
8. Komisja będzie na bieżąco informować państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu utworzonego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE.
9. Nową wersję dokumentu technicznego oraz potwierdzony wniosek w sprawie zmiany udostępnia się na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.

W przypadku gdy zarządzanie zmianami wywiera wpływ na elementy, które są użytkowane wspólnie z TSI TAF, zmian dokonuje się w taki sposób, aby pozostały możliwie jak najbliżej wdrożonej TSI TAF, co ma na celu osiągnięcie optymalnego poziomu współdziałania.

#### 7.6. Przypadki szczególne

##### 7.6.1. Wprowadzenie

Następujące szczególne przepisy są dopuszczalne w szczególnych przypadkach wymienionych poniżej:

- a) przypadki „P”: przypadki stałe;
- b) przypadki „T”: przypadki tymczasowe, w odniesieniu do których zaleca się, aby system docelowy został osiągnięty do 2020 r. (cel wyznaczony w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmienionej decyzją nr 884/2004/WE).

##### 7.6.2. Wykaz przypadków szczególnych

W odniesieniu do niniejszej TSI nie wskazano szczególnych przypadków.

#### 8. GLOSARIUSZ

Definicje podane w niniejszym glosariuszu dotyczą terminów używanych w niniejszej TSI.

Termin	Opis
Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy	Oznacza licencjonowane przedsiębiorstwo kolejowe lub, w zakresie dozwolonym przez każde państwo członkowskie, inny podmiot, który ubiega się o uzyskanie trasy pociągu w ramach obowiązującego rozkładu jazdy w celu świadczenia przewozów kolejowych na terytorium tego państwa z zamiarem realizacji planów handlowych lub świadczenia usług publicznych. Do dozwolonych podmiotów zaliczać się mogą organy publiczne lub każda inna strona posiadająca umowę o dostępie lub międzynarodową grupę takich podmiotów, znaną także jako grupa wnioskodawców lub grupa podmiotów ubiegających się o przydzielenie trasy

Termin	Opis
ACID	<p>Akronim angielskich słów <i>Atomicity</i> (niepodzielność), <i>Consistency</i> (spójność), <i>Isolation</i> (izolacja), <i>Durability</i> (trwałość).</p> <p>Są to cztery najważniejsze atrybuty wspólne dla każdej transakcji:</p> <p>Niepodzielność: W transakcji, w której występują dwie lub większa ilość odrębnych informacji, zatwierdzone zostają albo wszystkie informacje, albo żadna z nich nie zostaje zatwierdzona.</p> <p>Spójność: Wynikiem transakcji jest nowy, poprawny stan danych lub, w razie wystąpienia awarii, następuje przywrócenie wszystkich danych do stanu sprzed rozpoczęcia transakcji.</p> <p>Izolacja: Transakcja będąca w toku i jeszcze niezatwierdzona musi pozostać odizolowana od każdej innej transakcji.</p> <p>Trwałość: Zatwierdzone dane zostają zapisane przez system w taki sposób, aby w razie awarii i ponownego uruchomienia systemu były dostępne w swoim prawidłowym stanie.</p> <p>Koncepcja ACID została opisana w normie ISO/IEC 10026-1:1992, sekcja 4. Każdy z tych atrybutów można porównać ze wzorcem. Ogólnie jednak do realizacji koncepcji ACID wyznaczony jest zarządca transakcji lub monitor transakcji. W systemie rozproszonym jednym ze sposobów na osiągnięcie ACID jest wykorzystanie zatwierdzania dwufazowego (2PC), które zapewnia, że do zakończenia transakcji muszą zobowiązać się wszystkie uczestniczące lokalizacje lub że nie zobowiązuje się żadna z nich, a wówczas transakcja zostaje wycofana.</p>
Data i godzina przyjazdu, faktyczne	Oznacza faktyczną datę (oraz godzinę) przyjazdu środka transportu.
Data i godzina przyjazdu, szacowane	Oznacza datę (oraz godzinę) przyjazdu środka transportu, określone na podstawie bieżącej prognozy.
Data i godzina przyjazdu, planowane	Oznacza datę (oraz godzinę) przyjazdu środka transportu, określone w rozkładzie jazdy.
Opóźnienie przyjazdu, spodziewane	Oznacza różnicę między szacowaną datą i godziną przyjazdu a planowaną datą i godziną przyjazdu.
Opóźnienie przyjazdu, faktyczne	Oznacza różnicę między faktyczną datą i godziną przyjazdu a planowaną datą i godziną przyjazdu.
Według uznania	Oznacza, że przedsiębiorstwo kolejowe może podejmować decyzje w oparciu o swoje doświadczenie i stosownie do swoich potrzeb.
System przypisujący	Oznacza system elektroniczny oferujący katalog usług transportowych, w odniesieniu do których dostawca usług przewozowych upoważnia dystrybutorów do wystawiania dokumentów podróży.
Podmiot przypisujący	Oznacza przedsiębiorstwo zarządzające systemem przypisującym. Może to być przewoźnik.
Upoważniony organ publiczny	Oznacza organ publiczny, który ma ustawowy obowiązek lub prawo do dostarczania obywatelom informacji dotyczących podróży. Odnosi się także do organu publicznego, który jest odpowiedzialny za egzekwowanie rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 na mocy art. 30 ust. 1 rozporządzenia
Dostępność	Oznacza informacje dotyczące usług (usługa przewozowa, typ oferty, taryfa, inna usługa), które pasażer może faktycznie uzyskać w danym momencie w odniesieniu do określonego pociągu. Nie należy mylić z ofertą, która wskazuje, że (usługa przewozowa, typ oferty, taryfa, inna usługa) jest oferowana w ramach wstępnego planowania, ale mogła zostać wyprzedana, w związku z tym pasażer nie może jej uzyskać w danym momencie w odniesieniu do określonego pociągu.
Parametr podstawowy	Oznacza każdy warunek prawny, techniczny lub eksploatacyjny o kluczowym znaczeniu dla interoperacyjności, w przypadku którego wymagana jest decyzja zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2 przed każdym opracowaniem projektów TSI przez wspólny organ przedstawicielski.
Zamawianie (sprzedaż)	Oznacza sprzedaż biletu z rezerwacją lub bez.
Przewoźnik	Oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu, lub szereg kolejnych przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tego rodzaju umowy.

Termin	Opis
Przewoźnik, współuczestniczący	Oznacza przewoźnika związanego porozumieniem o współpracy z jednym lub większą liczbą innych przewoźników w zakresie wykonania usługi przewozowej.
Przewoźnik, wyłączny	Oznacza przewoźnika wykonującego usługę przewozową niezależnie od innych przewoźników
Kanał	Oznacza metodę (np. drukarka biletowa, media dostępne w pociągu, publiczne usługi sieciowe, telesprzedaż, zakup biletu za pośrednictwem telefonu komórkowego), przy użyciu której przedsiębiorstwo kolejowe świadczy pasażerowi usługę (informacje, sprzedaż biletu, zwrot pieniędzy za bilet, odpowiedzi na skargi i zażalenia itp.).
Identyfikator wagonu osobowego	Oznacza niepowtarzalny numer identyfikacyjny wagonu osobowego.
Komisja	Oznacza Komisję Europejską
Produkt COTS	Oznacza produkt ogólnodostępny „z półki” (ang. <i>Commercial-Off-The-Shelf</i> ), w odróżnieniu od produktu wytworzonego na zamówienie.
Klient	Oznacza osobę, która zamierza kupić, kupuje lub kupiła produkt kolejowy dla siebie lub dla innych osób. W związku z tym może to być osoba inna niż pasażer (zob. Pasażer).
Rozszyfrowanie	Oznacza przekształcanie zaszyfrowanych danych do pierwotnej postaci.
Opóźnienie	Oznacza różnicę między czasem, w którym pasażer miał planowo przyjechać zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy, a czasem jego faktycznego lub spodziewanego przyjazdu.
Odchylenie delta	Oznacza operacyjne „spóźnienie lub przedwczesność” w odniesieniu do zamawianego planowego czasu.
Data i godzina odjazdu, faktyczne	Oznacza faktyczną datę (oraz godzinę) odjazdu środka transportu.
Data i godzina odjazdu, szacowane	Oznacza datę (oraz godzinę) odjazdu środka transportu określone na podstawie bieżącej prognozy.
Data i godzina odjazdu, planowane	Oznacza datę (oraz godzinę) odjazdu środka transportu określone w rozkładzie jazdy.
Dyrektywa 2008/57	Oznacza dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
Opóźnienie odjazdu, faktyczne	Oznacza różnicę między faktyczną datą i godziną odjazdu a planowaną datą i godziną odjazdu.
Opóźnienie odjazdu, spodziewane	Oznacza różnicę między datą i godziną odjazdu a spodziewaną datą i godziną odjazdu.
Wyświetlacz	Oznacza każde urządzenie do dynamicznej prezentacji wizualnych informacji dla pasażerów, umieszczone na stacjach lub wewnątrz/na zewnątrz pociągów.
Dystrybutor	Oznacza przedsiębiorstwo zapewniające wystawcom prawne i techniczne możliwości sprzedaży produktów kolejowych lub udostępniania klientom usług działających w trybie <i>on-line</i> , umożliwiających im kupno produktów kolejowych. Ponadto dystrybutor może oferować wystawcom usługi poprzez zespolenie tras od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników w kompletne podróże zgodnie z wymaganiami podróznego. Dystrybutor może być przewoźnikiem.
Podróż krajowa	Oznacza pasażerską podróż koleją, podczas której pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego
Krajowa kolejowa usługa przewozu pasażerskiego	Oznacza kolejową usługę przewozu pasażerskiego, w ramach której pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego.
Szyfrowanie	Oznacza kodowanie danych.
ERA	zob. Europejska Agencja Kolejowa

Termin	Opis
Wymagania zasadnicze	Oznaczają wszystkie warunki przedstawione w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE, które muszą być spełnione przez transeuropejski system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy.
ETA	Akronim angielskich słów <i>Estimated Time of Arrival</i> Oznacza szacowany czas przyjazdu (pociągu na stację).
ETH	Akronim angielskich słów <i>Estimated Time of Handover</i> Oznacza szacowany czas przekazania (pociągu przez jednego zarządcę infrastruktury innemu zarządcy infrastruktury).
ETI	Akronim angielskich słów <i>Estimated Time of Interchange</i> Oznacza szacowany czas wymiany (pociągu przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe na rzecz innego przedsiębiorstwa kolejowego).
Europejska Agencja Kolejowa (Agencja)	Oznacza agencję ustanowioną na mocy rozporządzenia nr 881/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową.
Opłata	Oznacza należność, jaką należy uiścić za przewóz lub usługę.
Prognoza	Oznacza możliwe najdokładniejsze oszacowanie wydarzenia (np. godziny przyjazdu, odjazdu lub przejazdu pociągu).
Punkt prognozy	Oznacza punkt docelowy, w odniesieniu do którego wyznacza się prognozę. Może on dotyczyć przyjazdu, odjazdu, przejazdu lub przekazania.
Zagraniczna kolejowa usługa przewozu pasażerskiego	Oznacza kolejową usługę przewozu pasażerskiego, która została zakupiona przez pasażera w danym kraju, ale jest wykonywana w kraju innym niż kraj zakupu.
Sprzedaż zagraniczna	Oznacza sprzedaż biletu kolejowego przez wystawcę niebędącego jednym z przewoźników eksploatujących pociąg, w którym bilet będzie wykorzystywany. Wystawca ma siedzibę w kraju innym niż kraj przewoźnika lub przewoźników.
FTP	Oznacza protokół transferu plików (ang. <i>File Transfer Protocol</i> ). Protokół służący do transferu plików pomiędzy systemami komputerowymi w sieci TCP/IP.
Realizacja	Oznacza proces, w ramach którego produkt jest po zakupie dostarczany klientowi.
Ogólne warunki przewozu	Oznaczają warunki określone przez przewoźnika w postaci ogólnych warunków lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które dzięki zawarciu umowy przewozu stają się jej integralną częścią.
Pociąg, w którym obowiązują bilety w cenie globalnej	Oznacza pociąg, do którego pasażer może wsiąść dopiero po zakupieniu biletu w cenie globalnej.
Punkt przekazania	Oznacza punkt, w którym odpowiedzialność przechodzi z jednego zarządcy infrastruktury na innego.
HTTP	Oznacza protokół przesyłania dokumentów hipertekstowych (ang. <i>Hypertext Transfer Protocol</i> ). Protokół klient-serwer służący do łączenia się z serwerami w Internecie.
IM (ang. <i>Infrastructure Manager</i> )	Oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za utworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury w korytarzu lub części korytarza mogą być przydzielone innym organom lub przedsiębiorstwom.
Zarządca infrastruktury	Zob. IM
IRT (ang. <i>Integrated Reservation Ticket</i> )	Bilet zawierający obowiązkową rezerwację miejsca. Oznacza rodzaj biletu kolejowego, który można wykorzystać jedynie w określonym pociągu w określonym dniu/czasie. Sprzedaż biletu IRT może być dokonana jedynie za pośrednictwem transakcji w trybie <i>on-line</i> pomiędzy terminalem sprzedaży a systemem przypisującym, w którym oferowany jest odpowiedni pociąg.

Termin	Opis
Wymiana pomiędzy przewoźnikami	Oznacza przeniesienie kontroli z jednego przedsiębiorstwa kolejowego na inne z praktycznych względów operacyjnych oraz względów związanych z bezpieczeństwem i odpowiedzialnością. Do przykładów można zaliczyć: <ul style="list-style-type: none"> <li>— kolejne przedsiębiorstwa kolejowe,</li> <li>— pociągi z przewoźnikami podwykonawcami,</li> <li>— przekazywanie informacji pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami kolejowymi.</li> </ul>
Punkt wymiany	Oznacza miejsce, w którym następuje przeniesienie kontroli nad pociągiem z jednego przedsiębiorstwa kolejowego na inne. Jeżeli chodzi o jadący pociąg, zostaje on przejęty od danego przedsiębiorstwa kolejowego przez inne będące obecnie właścicielem trasy na następny odcinek podróży.
Punkt pośredni	Oznacza miejsce, które wyznacza punkt początkowy lub końcowy odcinka podróży. Może to być np. punkt wymiany, przekazania lub obsługi.
Międzynarodowa kolejowa usługa przewozu pasażerskiego	Oznacza kolejową usługę przewozu pasażerskiego, w ramach której dochodzi do przekroczenia granicy co najmniej jednego państwa członkowskiego.
Podróż międzynarodowa	Oznacza pasażerską podróż koleją, podczas której dochodzi do przekroczenia granicy co najmniej jednego państwa członkowskiego.
Sprzedaż międzynarodowa	Oznacza sprzedaż biletu kolejowego na podróż międzynarodową.
Składnik interoperacyjności	Oznacza każdą zasadniczą część, grupę części, podzespół lub kompletny zespół wyposażenia włączony lub przeznaczony do włączenia do podsystemu, od którego bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei. Pojęcie składnika obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i obiekty niematerialne, takie jak oprogramowanie.
IP	Oznacza protokół internetowy.
Wystawca	Oznacza przedsiębiorstwo, które sprzedaje bilet i pobiera opłatę. Może to być przewoźnik lub dystrybutor. Wystawcą jest przedsiębiorstwo określone na bilecie wraz z jego kodem oraz – ewentualnie – graficznym znakiem towarowym.
Podróż	Oznacza przemieszczanie się pasażera (lub większej liczby pasażerów podróżujących razem) z miejsca A do miejsca B.
Wyszukiwarka połączeń	Oznacza system informatyczny, który jest zdolny do proponowania rozwiązań dotyczących trasy podróży. Rozwiązanie dotyczące trasy podróży jest to zestaw jednej lub większej liczby komercyjnych usług przewozowych, który odpowiada przynajmniej na pytanie „Jak mogę dojechać z miejsca A do miejsca B w danym dniu i czasie odjazdu/przyjazdu?”. Pytanie może zawierać więcej złożonych dodatkowych kryteriów, na przykład „najszybciej”, „najtaniej”, „bez przesiadek” itp. Pasażer może samemu tworzyć rozwiązania dotyczące trasy podróży, sprawdzając w różnych źródłach informacji, może też skorzystać z rozwiązania wygenerowanego przez wyszukiwarkę połączeń.
Posiadacz	Oznacza osobę, która będąc właścicielem pojazdu lub posiadając prawo do dysponowania nim, wykorzystuje ten pojazd w celach gospodarczych w sposób stały jako środek transportu i jest zarejestrowana jako taka w rejestrze taboru kolejowego.
Identyfikator loco	Oznacza niepowtarzalny numer identyfikacyjny jednostki trakcyjnej.
Udostępnienie	Oznacza publikowanie informacji lub danych w przypadku gdy można zastosować kontrolę dostępu.
Zgłoszenie się na podstawie wykazu	Oznacza metodę realizacji, w ramach której klient dokonuje swojego zakupu z wyprzedzeniem (np. w domu) i otrzymuje jedynie potwierdzenie, zazwyczaj z kodem referencyjnym. Przedsiębiorstwo prowadzące tego rodzaju sprzedaż przekazuje TCO wykaz wszystkich pasażerów (wraz z kodami referencyjnymi), którzy mają prawo skorzystać z określonego pociągu. Pasażer po prostu zgłasza TCO przed odjazdem lub po odjeździe swoje życzenie, aby mieć prawo wsiąść do pociągu. TCO sprawdza, czy pasażer ma prawo wsiąść do pociągu lub w nim pozostać.

Termin	Opis
Cena rynkowa	Zob. Cena globalna
Metadane	W uproszczeniu termin ten oznacza dane o danych. Opisują one dane, usługi oprogramowania oraz inne składniki zawarte w systemach informacyjnych przedsiębiorstwa. Przykładowe typy metadanych to m.in. definicje danych standardowych, informacje o lokalizacji i routingu oraz zarządzanie synchronizacją w zakresie dystrybucji współdzielonych danych.
Jednostki notyfikowane	Oznacza jednostki odpowiedzialne za ocenę zgodności składników interoperacyjności lub ich przydatności do stosowania, bądź za ocenę procedur WE dotyczących weryfikacji podsystemów.
Pociąg, w którym obowiązują bilety NRT	Oznacza pociąg, do którego pasażer może wsiąść po zakupieniu biletu NRT w przypadku sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej.
NRT	Akronim angielskich słów <i>Non integrated Reservation Tickets</i> Bilety bez rezerwacji miejsca. Jest to sposób sprzedaży biletów kolejowych opracowany z myślą o sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej, w ramach którego wystawca może wystawić bilet na miejscu bez przeprowadzania transakcji w trybie <i>on-line</i> z udziałem systemu przypisującego. Bilety NRT są zawsze biletami otwartymi, tzn. umowa przewozu jest ważna w każdym pociągu, w którym obowiązują bilety NRT, obsługującym trasę określoną w bilecie, w ramach określonego okresu ważności. Aby wystawić bilet NRT, wystawca potrzebuje wykazu tras od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia („seria”) oraz co najmniej jednej tabeli cen odpowiadających zakresom odległości. Rezerwacje można (w niektórych przypadkach trzeba) nabyć wraz z biletami.
Oferta	Zob. Dostępność.
Oficjalna strona internetowa	Oznacza ogólnie dostępną stronę internetową przedsiębiorstwa, na której udostępnia się klientom informacje handlowe. Strona internetowa musi być dostosowana do odczytu maszynowego dzięki przestrzeganiu wytycznych dotyczących dostępności treści internetowych.
Punkt kompleksowej obsługi	Międzynarodowe partnerstwo zarządców infrastruktury kolejowej udostępniające klientom z branży kolejowej pojedynczy punkt kompleksowej obsługi do celów: zamawiania określonych tras pociągów w międzynarodowym ruchu towarowym, monitorowania ruchu całego pociągu, zazwyczaj także fakturowania należności za dostęp do torów w imieniu zarządców infrastruktury.
Pasażer	Oznacza osobę, która zamierza odbyć, odbywa lub odbyła podróż korzystając z usług przewozowych oraz innych usług świadczonych przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych. Może to być osoba inna niż klient (zob. Klient).
Trasa	Oznacza zdolność przepustową infrastruktury niezbędnej do zapewnienia jazdy pociągu pomiędzy dwoma miejscami w danym okresie czasu (droga określona w czasie i przestrzeni).
Numer trasy	Oznacza numer określonej trasy pociągu.
Płatność	Oznacza przekazanie środków pieniężnych przez jedną stronę (np. klienta) drugiej stronie (np. dystrybutorowi). Płatność dokonywana jest zazwyczaj w zamian za zapewnienie przewozu lub świadczenie usługi.
„Równy z równym” (ang. <i>Peer-to-Peer</i> )	Oznacza klasę systemów i aplikacji, które wykorzystują zasoby rozproszone do wykonywania krytycznej funkcji w sposób zdecentralizowany.
Osoba o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM)	Oznacza każdą osobę, której zdolność do poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej lub osłabienia intelektualnego, każdej innej przyczyny niepełnosprawności lub w związku z wiekiem, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby.
Peron	Oznacza część stacji służącą do wsiadania z pociągu i wsiadania do niego.
Dane pierwotne	Oznacza dane podstawowe jako referencyjne dane wejściowe w przypadku komunikatów lub jako podstawa dla realizacji funkcji i obliczania danych pochodnych.
PRM	Zob. Osoba o ograniczonej sprawności ruchowej.

Termin	Opis
Produkt	Oznacza typ pociągu, w którym zapewniono określone typy usług (np. duża prędkość, miejsca do przewozu rowerów, udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wagony z miejscami do leżenia lub sypialne, wagony restauracyjne, możliwość zakupienia potraw na wynos itp.), z którymi wiążą się stosowne ceny i mogą się wiązać szczególne warunki.
Publikowanie	Oznacza publikowanie informacji lub danych bez zastosowania kontroli dostępu.
System kolei	Oznacza (jak np. w zwrocie „transeuropejski system kolei”), zgodnie z opisem zawartym w załączniku I (dyrektywa 2008/57/WE), strukturę transeuropejskiej sieci transportowej złożoną z linii oraz instalacji nieruchomości, zbudowaną lub zmodernizowaną na potrzeby konwencjonalnego transportu kolejowego lub kombinowanego transportu kolejowego, wraz z taborom przeznaczonym do podróżowania na bazie tej infrastruktury.
Przedsiębiorstwo kolejowe	Oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego główna działalność polega na świadczeniu usług w zakresie przewozu towarów lub osób koleją, przy czym obowiązuje wymóg, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić pojazdy trakcyjne; obejmuje to również przedsiębiorstwa, które udostępniają wyłącznie pojazdy trakcyjne.
Procesy regularne a procesy krótkoterminowe	Określenie „regularny” odnosi się do procesu, który jest realizowany w okresie co najmniej siedmiu dni. Określenie „krótkoterminowy” oznacza proces, który jest realizowany w okresie nieprzekraczającym siedmiu dni.
Punkt raportowania	Oznacza punkty przejścia wykorzystywane przez zarządcę infrastruktury (tylko) do przekazywania informacji o przejeździe pociągu lub punkty, w których sporządzane są prognozy.
Repozytorium	Oznacza miejsce przechowywania danych podobne do bazy danych i słownika danych, obejmujące jednak zwykle kompleksowe środowisko systemów zarządzania informacjami. Musi zawierać nie tylko opisy struktur danych (tj. encji i elementów), lecz również interesujące dla przedsiębiorstwa metadane, ekrany danych, raporty, programy i systemy.
Rezerwacja	Oznacza upoważnienie, w postaci papierowej lub elektronicznej, uprawniające do usługi (przewozu lub pomocy) na warunkach wcześniej potwierdzonego uzgodnienia przewozowego w odniesieniu do danej osoby.
System rezerwacji	Oznacza komputerowy system wykorzystywany do przechowywania i pobierania informacji oraz do przeprowadzania transakcji związanych z podróżą. System rezerwacji jest zdolny do aktualizowania bazy danych w czasie rzeczywistym, a dostęp do niego mają pośrednicy/detalisci na całym świecie.
Detalista	Oznacza osobę lub przedsiębiorstwo, sprzedające klientowi bilet bez rezerwacji lub z rezerwacją w odniesieniu do danej usługi kolejowej. Detalistą może być przedsiębiorstwo kolejowe (pośrednik) lub akredytowane biuro podróży.
Droga	Oznacza linię geograficzną, która ma być przebyta od punktu początkowego do punktu przeznaczenia.
Odcinek drogi	Oznacza część drogi.
RU (ang. <i>Railway Undertaking</i> )	Zob. Przedsiębiorstwo kolejowe.
Sprzedaż	Zob. Zamawianie.
Usługa	Zob. Usługa przewozowa.
Dostawca usług	Oznacza odpowiedzialny podmiot świadczący wszelkiego rodzaju usługi związane z przewozem osób.
„Musi”, „powinien”, „należy” lub tryb oznajmujący czasownika	Oznacza, że dane określenie stanowi bezwzględny wymóg specyfikacji.
Procesy krótkoterminowe	Zob. Procesy regularne a procesy krótkoterminowe.

Termin	Opis
Wniosek o przydzielenie trasy ad-hoc	Oznacza indywidualny wniosek o przydzielenie trasy zgodnie z art. 23 dyrektywy 2001/14/WE w związku z dodatkowym zapotrzebowaniem na przewóz lub potrzebami operacyjnymi.
SQL	Oznacza strukturalny język zapytań (ang. <i>Structured Query Language</i> ). Stworzony przez IBM, a następnie znormalizowany przez ANSI i ISO język, który służy do tworzenia danych, zarządzania nimi i ich wyszukiwania w relacyjnych bazach danych.
Zainteresowane podmioty	Oznaczają każdą osobę lub organ wykazujący uzasadnione zainteresowanie świadczeniem usług kolejowych, np.: — przedsiębiorstwo kolejowe, — dostawca lokomotyw, — dostawca wagonów, — dostawca maszynistów/personelu pociągu, — zarządca infrastruktury, — zarządca floty pojazdów, — operator promu, — pracownik, — sprzedawca biletów, — pasażer.
Stacja	Oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym pociąg pasażerski może ruszyć, zatrzymać się lub zakończyć bieg.
Zarządca stacji	Oznacza podmiot organizacyjny w państwie członkowskim, który jest odpowiedzialny za zarządzanie stacją kolejową i może być zarządcą infrastruktury.
Przewoźnik podwykonawca	Oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, które nie zawarło umowy przewozu z pasażerem, któremu jednak przedsiębiorstwo kolejowe będące stroną umowy powierzyło wykonanie, w całości lub części, przewozu kolejną.
Taryfa	Oznacza szczególny zbiór opłat dostępny w danym pociągu, w danym dniu w odniesieniu do danego etapu podróży od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia. Taryfy mogą być sklasyfikowane w różnych kategoriach (np. opłaty publiczne, opłaty grupowe itp.).
TCO	Oznacza organ kontroli biletów (ang. <i>Ticket Controlling Organisation</i> ). Jest to organ upoważniony do przeprowadzania kontroli biletów pasażerskich. W większości przypadków jest to przewoźnik. W razie konieczności TCO dostarcza dystrybutorom certyfikaty bezpieczeństwa w odniesieniu do międzynarodowego biletu kolejowego do samodzielnego wydrukowania (IRTHP, ang. <i>International Rail Ticket for Home Printing</i> ).
Dokument techniczny	Oznacza każdy dokument techniczny opublikowany przez Europejską Agencję Kolejową na mocy art. 5 ust. 8 dyrektywy 2008/57.
Techniczna specyfikacja interoperacyjności	Oznacza specyfikację przyjętą zgodnie z dyrektywą 2008/57, w której ujęto każdy podsystem lub część podsystemu w celu spełnienia wymagań zasadniczych i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.
TETA	Zob. Szacowany czas przyjazdu pociągu (ang. <i>Train Estimated Time of Arrival</i> ).
Strona trzecia	Oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, niebędące przedsiębiorstwem kolejowym ani zarządcą infrastruktury, które świadczy usługi dodatkowe towarzyszące usługom, w tym przewozowym, lub usługi z nimi związane.
Bilet bezpośredni	Oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy przewozu dotyczącej następujących po sobie usług kolejowych wykonywanych przez co najmniej jedno przedsiębiorstwo kolejowe.
Bilet	Oznacza materialną lub niematerialną rejestrację upoważniającą pasażera do zgodnego z umową korzystania z jednej lub większej ilości handlowych usług przewozowych oferowanych przez co najmniej jedno przedsiębiorstwo kolejowe.
Bilet do odbioru przed odjazdem	Oznacza metodę realizacji, w przypadku której klient dokonuje zakupu z wyprzedzeniem (np. w domu) i odbiera bilet na stacji odjazdu, w kasie biletowej lub w automacie biletowym.



Termin	Opis
Sprzedawca biletów	Oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług przewozowych, zawierającego umowy przewozu i sprzedającego bilety w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na swój własny rachunek.
Rozkład jazdy	Oznacza wykaz handlowych usług przewozowych oferowanych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym przedziale czasowym.
TOD	Zob. Bilet do odbioru przed odjazdem.
Organizator wyjazdów grupowych (ang. <i>Tour Operator</i> )	Oznacza organizatora lub detalistę niebędącego przedsiębiorstwem kolejowym, w rozumieniu art. 2 ust. 2 i 3 dyrektywy 90/314/EWG.
Szacowany czas przyjazdu pociągu	Oznacza szacowany czas przyjazdu pociągu w określonym punkcie, np. w punkcie przekazania, punkcie wymiany, miejscu przeznaczenia pociągu.
Trasa pociągu	Oznacza drogę pociągu określoną w czasie i przestrzeni.
Wstrzymana jazda pociągu	Oznacza, że dalszy bieg pociągu jest nieznan w oparciu o miejscowe okoliczności w danej chwili i w opinii zainteresowanych stron. Jeżeli opóźnienie jest znane, zarządca infrastruktury wysyła komunikat „Prognoza jazdy pociągu”.
Transeuropejska sieć kolejowa	Oznacza sieć kolejową opisaną w załączniku 1 do dyrektywy 2008/57/WE.
Umowa przewozu	Oznacza umowę przewozu, odpłatną lub nieodpłatną, pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów i pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozowej.
Forma przewozu	Oznacza ogólny typ pojazdu dostosowanego do przewozu osób (pociąg, samolot, autobus itp.).
Usługa przewozowa	Oznacza handlową usługę przewozową lub usługę przewozową w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, łączącą co najmniej dwa miejsca, oferowaną przez przedsiębiorstwo kolejowe zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy. Usługa przewozowa jest zazwyczaj wykonywana przy wykorzystaniu określonej formy przewozu.
Dostawca usług przewozowych	Oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, upoważnione do przewozu osób w krajowym lub międzynarodowym ruchu pasażerskim. „Dostawca usług przewozowych” uznaje dokumenty podróży wystawione przez akredytowane punkty sprzedaży jego dystrybutorów. Odgrywa on rolę umownego przewoźnika, z którym pasażer zawarł umowę przewozu. Wykonanie usługi przewozowej może być powierzone, w części lub w całości, przewoźnikowi podwykonawcy.
TSI	Zob. Techniczna specyfikacja interoperacyjności.
XML	Oznacza rozszerzalny język znaczników (ang. <i>Extended Mark-up Language</i> ).
XQL	Oznacza rozszerzony strukturalny język zapytań (ang. <i>Extended Structured Query Language</i> ).

## ZAŁĄCZNIK II

## WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH

Zgodnie z art. 5 ust. 6 dyrektywy 2008/57/WE określono następujące punkty otwarte:

Sekcja	Punkty otwarte
4.2.2.1	Dokument techniczny w sprawie procesu oraz informacji wykorzystanych w związku z nim w zakresie danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży krajowej
4.2.10	Norma dotycząca obsługi elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu
4.2.11.2	Norma dotycząca europejskiego „Biletu do odbioru przed odjazdem” oraz europejskiego „Zgłoszenia się na podstawie wykazu”
4.2.11.3	Dokument techniczny lub norma dotyczące metod realizacji bezpośredniej związanych z biletami lub rezerwacją oraz z rodzajem nośnika na potrzeby sprzedaży krajowej
4.2.11.4	Dokument techniczny lub norma dotyczące metod realizacji pośredniej związanych z biletami lub rezerwacją oraz z rodzajem nośnika na potrzeby sprzedaży krajowej
4.2.22	Norma dotycząca wymiany informacji o opłatach w kontekście połączenia z innymi formami przewozu

## ZAŁĄCZNIK III

## WYKAZ DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH WYMIENIONYCH W NINIEJSZEJ TSI

Oznaczenie referencyjne	Określenie
B. 1. (V1.1)	Komputerowe tworzenie oraz wymiana danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej – bilety NRT
B. 2. (V1.1)	Komputerowe tworzenie oraz wymiana danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej – bilety zawierające obowiązkową rezerwację miejsca (IRT)
B. 3. (V1.1)	Komputerowe tworzenie oraz wymiana danych przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej – Oferty specjalne
B. 4. (V1.1)	Wskazówki dotyczące wdrażania w przypadku komunikatów EDIFACT obejmujących wymianę danych dotyczących rozkładu jazdy
B. 5. (V1.1)	Elektroniczna rezerwacja miejsc siedzących i miejsc do leżenia oraz elektroniczne tworzenie dokumentów podróży – wymiana komunikatów
B. 6. (V1.1)	Elektroniczna rezerwacja miejsc siedzących i miejsc do leżenia oraz elektroniczne tworzenie dokumentów przewozowych (normy RCT2)
B. 7. (V1.1)	Międzynarodowy bilet kolejowy do samodzielnego wydrukowania
B. 8. (V1.1)	Znormalizowane kodowanie numeryczne na potrzeby przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i innych przedsiębiorstw zaangażowanych w łańcuchy przewozów kolejowych
B. 9. (V1.1)	Znormalizowane kodowanie numeryczne lokalizacji
B.10 (V1.1)	Elektroniczna rezerwacja pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej – wymiana komunikatów
B.30 (V1.1)	Schemat – katalog komunikatów/zestawów danych niezbędnych do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w odniesieniu do TSI TAP

## ZAŁĄCZNIK IV

**WYKAZ TARYF PRZEZNACZONYCH DO CELÓW SPRZEDAŻY MIĘDZYNARODOWEJ LUB ZAGRANICZNEJ****C.1. Taryfy NRT**

Dane dotyczące taryf NRT muszą przede wszystkim zawierać:

- serię,
- produkty,
- usługi,
- kody przewoźników,
- tabele opłat,
- wykaz stacji.

Taryfy NRT należy udostępnić z wyprzedzeniem co najmniej trzech miesięcy przed ich wejściem w życie.

**C.2. Taryfy IRT**

Dane dotyczące taryf IRT muszą przede wszystkim zawierać:

- taryfy,
- zakresy taryf,
- karty używane w przypadku cen rynkowych,
- typy wykluczenia,
- warunki sprzedaży,
- warunki posprzedażowe,
- tabele opłat,
- wykaz stacji/stref.

Taryfy IRT należy udostępnić z wyprzedzeniem zgodnie z ich warunkami sprzedaży.

**C.3. Taryfy specjalne**

Dane dotyczące taryf specjalnych muszą przede wszystkim zawierać:

- ofertę i dotyczące jej warunki,
- opłaty,
- usługi dodatkowe,
- upoważnienia,
- liczbę pasażerów lub towarzyszących pasażerów oraz ich kategorie,
- typy obniżek,
- typy wykluczenia,
- warunki sprzedaży,
- warunki posprzedażowe,

- opłaty za rezerwację,
- serię,
- pociągi, w tym ich kategorie oraz wyposażenie.

Taryfy specjalne należy udostępnić z wyprzedzeniem zgodnie ze swoimi warunkami sprzedaży.

---

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 455/2011****z dnia 11 maja 2011 r.****ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) <sup>(1)</sup>,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1580/2007 z dnia 21 grudnia 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze do rozporządzeń Rady (WE) nr 2200/96, (WE) nr 2201/96 i (WE) nr 1182/2007 w sektorze owoców i warzyw <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 138 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie (WE) nr 1580/2007 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z krajów trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XV do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**Artykuł 1**

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 138 rozporządzenia (WE) nr 1580/2007, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

**Artykuł 2**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 12 maja 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 maja 2011 r.

*W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącego,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju  
Obszarów Wiejskich*<sup>(1)</sup> Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 350 z 31.12.2007, s. 1.

## ZAŁĄCZNIK

## Standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

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

<sup>(1)</sup> Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 456/2011****z dnia 11 maja 2011 r.****zmieniające ceny reprezentatywne oraz kwoty dodatkowych należności przywozowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze cukru, ustalone rozporządzeniem (UE) nr 867/2010 na rok gospodarczy 2010/11**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) <sup>(1)</sup>,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 951/2006 z dnia 30 czerwca 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 318/2006 w odniesieniu do handlu z państwami trzecimi w sektorze cukru <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 36 ust. 2 akapit drugi zdanie drugie,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Kwoty cen reprezentatywnych oraz dodatkowych należności stosowanych przy przywozie cukru białego, cukru

surowego oraz niektórych syropów zostały ustalone na rok gospodarczy 2010/11 rozporządzeniem Komisji (UE) nr 867/2010 <sup>(3)</sup>. Te ceny i kwoty zostały ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 438/2011 <sup>(4)</sup>.

- (2) Zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 951/2006 dane, którymi dysponuje obecnie Komisja, stanowią podstawę do korekty wymienionych kwot,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**Artykuł 1**

Ceny reprezentatywne i dodatkowe należności celne mające zastosowanie w ramach przywozu produktów, o których mowa w art. 36 rozporządzenia (WE) nr 951/2006, ustalone na rok gospodarczy 2010/11 rozporządzeniem (UE) nr 867/2010, zostają zmienione zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

**Artykuł 2**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 12 maja 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 maja 2011 r.

W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącego,

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju  
Obszarów Wiejskich

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 178 z 1.7.2006, s. 24.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 259 z 1.10.2010, s. 3.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 118 z 6.5.2011, s. 6.



## ZAŁĄCZNIK

**Zmienione kwoty cen reprezentatywnych i dodatkowych należności celnych przywozowych dla cukru białego, cukru surowego oraz produktów objętych kodem CN 1702 90 95, obowiązujące od dnia 12 maja 2011 r.**

(EUR)

Kod CN	Kwota ceny reprezentatywnej za 100 kg netto produktu	Kwota dodatkowej należności za 100 kg netto produktu
1701 11 10 <sup>(1)</sup>	43,09	0,00
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	43,09	1,98
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	43,09	0,00
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	43,09	1,68
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	42,65	4,67
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	42,65	1,54
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	42,65	1,54
1702 90 95 <sup>(3)</sup>	0,43	0,26

<sup>(1)</sup> Stawka dla jakości standardowej określonej w pkt III załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007.

<sup>(2)</sup> Stawka dla jakości standardowej określonej w pkt II załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007.

<sup>(3)</sup> Stawka dla zawartości sacharozy wynoszącej 1 %.

## IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

## DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 343/09/COL

z dnia 23 lipca 2009 r.

w sprawie transakcji dotyczących nieruchomości o numerach 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32  
przeprowadzonych przez gminę Time

(Norwegia)

URZĄD NADZORU EFTA <sup>(1)</sup>,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 61–63 oraz protokół 26 do tego porozumienia,

uwzględniając Porozumienie pomiędzy państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 24,

uwzględniając część I art. 1 ust. 3 oraz część II art. 4 ust. 4 i art. 7 ust. 2 protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale <sup>(4)</sup>,

uwzględniając wytyczne Urzędu dotyczące stosowania i interpretacji art. 61 i 62 Porozumienia EOG <sup>(5)</sup>, w szczególności rozdział w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne,

uwzględniając decyzję Urzędu z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 27 w części II protokołu 3 <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Zwany dalej „Urzędem”.

<sup>(2)</sup> Zwane dalej „Porozumieniem EOG”.

<sup>(3)</sup> Zwane dalej „porozumieniem o nadzorze i Trybunale”.

<sup>(4)</sup> Zwany dalej „protokołem 3”.

<sup>(5)</sup> Wytyczne dotyczące stosowania i interpretacji art. 61 i 62 Porozumienia EOG oraz art. 1 protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, przyjęte i wydane przez Urząd w dniu 19 stycznia 1994 r. (Dz.U. L 231 z 3.9.1994, s. 1 oraz Suplement EOG nr 32 z 3.9.1994, s. 1). Wytyczne zostały ostatnio zmienione dnia 10 czerwca 2009 r. (zwane dalej „wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa”). Zaktualizowaną wersję wytycznych dotyczących pomocy państwa opublikowano na stronie internetowej Urzędu: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(6)</sup> Decyzja nr 195/04/COL z dnia 14 lipca 2004 r. (Dz.U. L 139 z 25.5.2006, s. 37 oraz Suplement EOG nr 26 z 25.5.2006, s. 1), zmieniona decyzją nr 319/05/COL z dnia 14 grudnia 2005 r. (Dz.U. L 113 z 27.4.2006, s. 24 oraz Suplement EOG nr 21 z 27.4.2006, s. 46). Skonsolidowana wersja decyzji nr 195/04/COL znajduje się na stronie internetowej Urzędu: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z powyższymi przepisami <sup>(7)</sup> oraz uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

## I. FAKTY

## 1. PROCEDURA

W dniu 3 marca 2007 r. Urząd otrzymał skargę od stowarzyszenia o nazwie Aksjonsgruppa „Ta vare på trivelige Bryne” dotyczącą sprzedaży nieruchomości o numerach 1/152, 1/301, 1/630 i 4/165 w gminie Time przez władze gminne dwóm odrębnym podmiotom prywatnym oraz sprzedaży inwestorowi prywatnemu przez Bryne fotballklubb tytułu własności nieruchomości o numerze 2/70 (stadion Bryne, który obejmuje ponadto nieruchomość nr 2/32), która uprzednio została przekazana klubowi przez gminę (nr referencyjny: 414270). W piśmie z dnia 9 maja 2007 r. prywatny inwestor pan Gunnar Oma złożył do Urzędu skargę dotyczącą sprzedaży przez gminę Time jednej z powyższych nieruchomości, tj. nieruchomości o numerze 4/165.

Po wymianie korespondencji i informacji z władzami Norwegii <sup>(8)</sup>, w dniu 19 grudnia 2007 r. Urząd podjął decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie sprzedaży wyżej wymienionych gruntów. Decyzja Urzędu nr 717/07/COL o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz w Suplemencie EOG <sup>(9)</sup>.

Władze norweskie wyraziły swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w piśmie z dnia 21 lutego 2008 r. (nr referencyjny 466024). Urząd wezwał zainteresowane strony

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 138 z 5.6.2008, s. 30 oraz Suplement EOG nr 31 z 5.6.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Dalsze szczegółowe informacje na temat wymiany korespondencji znajdują się w decyzji Urzędu nr 717/07/COL opublikowanej na stronie internetowej Urzędu: [http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717\\_07\\_col.pdf](http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf).

<sup>(9)</sup> Porównaj: przypis 7.

do przedstawiania uwag. Urząd otrzymał uwagi od dwóch zainteresowanych stron<sup>(10)</sup>. W piśmie z dnia 24 lipca 2008 r. (nr referencyjny 485974) Urząd przekazał te uwagi władzom Norwegii. W piśmie z dnia 13 sierpnia 2008 r. (nr referencyjny 488289) władze Norwegii zawiadomiły Urząd, że nie mają dalszych uwag.

## 2. OPIS BADANYCH TRANSAKCJI

### 2.1. SPRZEDAŻ TYTUŁÓW WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI O NUMERACH 1/152, 1/301 I 1/630 SPÓŁCE GRUNNSTEINEN AS

Na podstawie umowy sprzedaży z dnia 25 sierpnia 2007 r.<sup>(11)</sup> gmina Time sprzedała tytuły własności nieruchomości numer 1/152 (1 312 metrów kwadratowych), 1/301 (741 metrów kwadratowych) oraz 1/630 (1 167 metrów kwadratowych) w centrum Bryne – centrum administracyjnym gminy Time – deweloperowi prywatnemu Grunnsteinen AS. Na podstawie złożonych wyjaśnień wydaje się, że inicjatywę dotyczącą zawarcia umowy podjęli nabywcy, a przed sprzedażą nie przeprowadzono publicznego postępowania przetargowego<sup>(12)</sup>. Spółka Grunnsteinen nie dokonała zapłaty za nieruchomości, lecz zobowiązała się do budowy w sumie 65 miejsc parkingowych w zamian za zwykłą płatność za nieruchomości<sup>(13)</sup>. Punkt 7 umowy ze spółką Grunnsteinen przewidywał, że tytuły własności nieruchomości powinny być przekazane po ukończeniu budowy miejsc parkingowych, najpóźniej do końca 2008 r. Ponadto w punkcie 1 zapisano, że podziemny parking zostanie zarejestrowany pod osobnym tytułem własności w rejestrze gruntów po ponownym przeniesieniu jego własności na gminę Time.

Punkt 1 umowy<sup>(14)</sup> zawiera zapis, że nieruchomości w momencie zawarcia umowy były przeznaczone na cele związane z mieszkalnictwem, drogą publiczną/parkingiem.

Na mocy punktu 1 umowy spółka Grunnsteinen AS zobowiązała się do budowy podziemnych miejsc parkingowych na nieruchomości o numerze 1/152, z których 65 miało zostać przekazanych gminie Time po zakończeniu budowy (punkty 1 i 5 umowy). Według władz gminy zapłatę za nieruchomości numer 1/152 stanowią 44 miejsca parkingowe w podziemnym parkingu na nieruchomości podlegającej rekompensacie. Jeżeli chodzi o nieruchomości numer 1/301 i 1/630, gmina zleciła wycenę jednej z tych nieruchomości, numer 1/630, które zdaniem gminy zostały wycenione przez Eiendomsmeidler 1. Wycenę nieruchomości numer 1/630, w której stwierdzono, że wartość rynkowa wynosi 600 NOK za metr kwadratowy,

przedstawiono Urzędowi przed wszczęciem formalnego postępowania wyjaśniającego<sup>(15)</sup>. W odpowiedzi na wnioski Urzędu władze norweskie początkowo przestawiły wyliczenia sporządzone przed przedsiębiorstwo budowlane Skanska Norge AS, które wskazywały, że cena za miejsce parkingowe w podziemnym parkingu będzie wynosić w przybliżeniu 150 000 NOK bez VAT i kosztów nabycia/dzierżawy gruntu<sup>(16)</sup>. Na podstawie tych szacunków władze norweskie twierdziły, że cena rynkowa za nieruchomości numer 1/301 i 1/630, w oparciu o wycenę, wyniesie 2 516 400 NOK<sup>(17)</sup>, podczas gdy wartość 21 dodatkowych miejsc parkingowych, które spółka Grunnsteinen zobowiązała się wybudować dla gminy, oszacowano na kwotę 2 625 000<sup>(18)</sup>. Tak więc wartość tych dwóch nieruchomości byłaby w pełni zrekompensowana przez spółkę Grunnsteinen poprzez wybudowanie 21 dodatkowych miejsc parkingowych.

W odpowiedzi na urzędowy nakaz przekazania informacji zawarty w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego przedstawiono nowe wyceny nieruchomości, jak również szacunki dotyczące ceny parkingu<sup>(19)</sup>. Nowych wycen dokonała spółka OPAK zajmująca się wycenami majątkowymi. Przy zastosowaniu metody kosztowej wyceny gruntów<sup>(20)</sup> spółka OPAK uzyskała wartość rynkową wynoszącą 3,2 miliona NOK za nieruchomości sprzedawane łącznie. Według spółki OPAK dom na nieruchomości numer 1/301 jest przeznaczony do rozbiórki, stanowiąc tym samym obciążenie dla tej nieruchomości. Koszty rozbiórki szacuje się na kwotę 150 000 NOK. Wycena dokonana przez spółkę OPAK uwzględniła również szacunkowe koszty miejsc parkingowych. Przyjmując minimalną powierzchnię 25 metrów kwadratowych na miejsce parkingowe (zgodnie z obowiązującymi przepisami) oraz koszty budowy wynoszące 5 200 NOK za metr kwadratowy (opierając się na doświadczeniu), spółka OPAK uzyskała cenę 130 000 NOK za miejsce parkingowe lub 8 450 000 NOK za 65 miejsc parkingowych.

### 2.2. SPRZEDAŻ TYTUŁU WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 4/165 SPÓŁCE BRYNE INDUSTRIPARK AS

W dniu 31 sierpnia 2005 r. gmina Time oraz prywatny deweloper Bryne Industripark AS podpisali umowę sprzedaży dotyczącą nieruchomości nr 4/165 w Håland w gminie Time<sup>(21)</sup>. Tytuł własności nieruchomości obejmuje 56 365 metrów kwadratowych gruntów przemysłowych; cenę sprzedaży ustalono

<sup>(10)</sup> Numery referencyjne 484855 (uwagi Norweskiego Związku Piłki Nożnej z dnia 4 lipca 2008 r.), 485026 (uwagi firmy prawniczej Arntzen de Besche w imieniu Bryne fotballklubb z dnia 8 lipca 2008 r.) oraz 485461 (uwagi firmy prawniczej Selmer w imieniu Vålerenga football z dnia 8 lipca 2008 r.).

<sup>(11)</sup> Zwanej dalej „umową z Grunnsteinen”.

<sup>(12)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879), odpowiedź na pytanie 1 lit. e).

<sup>(13)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879), pytanie 1 lit. e).

<sup>(14)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załącznik 1).

<sup>(15)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załącznik 2). W odpowiedzi Norwegii stwierdza się, że wycena dotyczyła nieruchomości numer 1/301 i 1/630. Jednak nie znajduje to odzwierciedlenia w rzeczywistej wycenie, a podana tam liczba metrów kwadratowych nie wskazuje, że uwzględnione zostały obie nieruchomości.

<sup>(16)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załącznik 5).

<sup>(17)</sup> Wydaje się, że twierdzenie to opiera się na wartości 600 NOK za metr kwadratowy plus wartości budynku na nieruchomości numer 1/301. Urzędowi nie przedstawiono wyceny budynku.

<sup>(18)</sup> Twierdzenie to opiera się na pierwotnych szacunkach kosztów gminy w wysokości 125 000 NOK, wskazanych w dokumentach roboczych przeznaczonych do analiz na posiedzeniach rady gminy (nr referencyjny 413558, s. 16–17). Wydaje się, że szacunki spółki Skanska uzyskano w późniejszym terminie.

<sup>(19)</sup> Uwagi władz Norwegii do decyzji Urzędu o wszczęciu postępowania, nr referencyjny 466024, załącznik 3.

<sup>(20)</sup> W języku norweskim: *Tomtebelastningsmetoden*.

<sup>(21)</sup> Nr referencyjny 413558, s. 19 i nast.

na 4,7 miliona NOK (czyli około 83 NOK za metr kwadratowy). W chwili podpisania umowy teren ten był przeznaczony na cele przemysłowe, ale szczegółowy plan zagospodarowania nie został przyjęty z powodu zastrzeżeń ze strony Urzędu Dróg Publicznych. Umowa zawiera klauzulę przewidującą możliwość odzyskania nieruchomości (punkt 7) przez gminę Time, w razie gdyby nieruchomość nie została zagospodarowana lub oddana do użytku w okresie 5 lat od przejścia własności.

W chwili zawarcia umowy na nieruchomość składały się niezabudowane grunty. W notatce do rady gminy, która zatwierdziła umowę, administracja gminy stwierdza, że zawarcie umowy o zagospodarowanie powinno stanowić warunek sprzedaży gruntów. Według władz gminy nowe szczegółowe przepisy dotyczące zagospodarowania przestrzennego przyjęto dnia 30 sierpnia 2007 r., a na mocy tych przepisów nieruchomość przeznaczono na cele sportowe<sup>(22)</sup>. Umowa sprzedaży przewidywała, że umowa o zagospodarowanie musi być zawarta w oparciu o przepisy dotyczące zagospodarowania przestrzennego. Władze norweskie w chwili zgłaszania uwag do decyzji w sprawie wszczęcia postępowania przedstawiły szacunki dotyczące kosztów zagospodarowania zlecone spółce konsultingowej Asplan Viak oraz ofertę na prace ziemne złożoną przez miejscowe przedsiębiorstwo budowlane<sup>(23)</sup>.

Gmina potwierdza, że nie przeprowadzono żadnego postępowania przetargowego przed sprzedażą, której dokonano w następstwie inicjatywy ze strony nabywcy, ale jednocześnie twierdzi również, że grunty były przedmiotem ogłoszenia na jej stronie internetowej w latach 2003–2004. Z notatki służbowej sporządzonej przed dokonaniem sprzedaży wynika, że żądana cena była oparta na cenie, za jaką gmina Time nabyła nieruchomość w 1999 r., do której dodano koszty inwestycji, koszty formalności prawnych i koszty administracyjne. Cenę zatem ustalono zgodnie z ogólną zasadą gminy dotyczącą sprzedaży nieruchomości przemysłowych, tj. zasadą sprzedaży po kosztach<sup>(24)</sup>.

Skarżący utrzymywał, że cena za tego rodzaju nieruchomość powinna wynosić ok. 400 NOK za metr kwadratowy, opierając się na wycenie rzekomo dokonanej przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego w styczniu 2007 r.<sup>(25)</sup> Jednakże nie przedstawiono żadnej dokumentacji w tym względzie. Władze gminy twierdzą, że cena rynkowa wynosiłaby od 80 NOK do 115 NOK za metr kwadratowy na tym obszarze, opierając się na sprzedaży podobnych nieruchomości pomiędzy podmiotami prywatnymi w regionie<sup>(26)</sup>. W odpowiedzi na urzędowy nakaz przekazania informacji, zawarty w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, władze norweskie przedstawiły wycenę dokonaną przez spółkę OPAK. Wycena dokonana przez spółkę OPAK dotyczy gruntów z przeznaczeniem obowiązującym w czasie podpisania umowy, tj. z przeznaczeniem przemysłowym, a nie z przeznaczeniem sportowym, jak to przewidują późniejsze przepisy w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Wycena nie jest oparta na metodzie eksploatacyjnej, lecz na wartości sprzedaży, określanej

jako „cena uznawana za możliwą do zapłacenia przez kilka niezależnych zainteresowanych stron w dniu wyceny”. W omawianej sprawie cena ta została ustalona w odniesieniu do cen sprzedaży uzyskiwanych za „porównywalne nieruchomości na tym obszarze”. W wycenie stwierdza się, że ceny rynkowej nie da się ustalić z założeniem całkowitej pewności, ale że z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że wynosi ona od 80 NOK do 100 NOK za metr kwadratowy.

## 2.3. SPRZEDAŻ TYTUŁU WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 2/70 I 2/32 NA RZECZ KLUBU BRYNE FOTBALLKLUBB

### 2.3.1. Umowa sprzedaży

Na podstawie umowy sprzedaży z dnia 8 sierpnia 2003 r.<sup>(27)</sup> gmina Time przekazała tytuł własności stadionu w Bryne (tytuły własności nieruchomości numer 2/32 i 2/70) o powierzchni około 53 000 metrów kwadratowych klubowi Bryne fotballklubb (Bryne FK)<sup>(28)</sup>. Budynki na gruntach (w tym trybuna stadionu) już należały do klubu piłkarskiego oraz obowiązywały umowy dzierżawy gruntów<sup>(29)</sup>. Wydaje się, że jeden budynek nienależący do Bryne fotballklubb pozostaje na tym gruncie; przewidywano, że klub może przejść prawa gminy na mocy umowy dzierżawy z właścicielem budynku<sup>(30)</sup>.

Na mocy punktu 2 umowy z Bryne nieruchomości numer 2/32 i 2/70 przekazuje się na rzecz Bryne FK bezpłatnie. Ponadto gmina pokryła wszystkie koszty związane z przeniesieniem własności nieruchomości, takie jak parcelowanie, pomiary itp. Nieruchomości obejmują około 53 000 metrów kwadratowych, a umowa stanowiła jasno, że powinny one być przede wszystkim wykorzystane na cele sportowe.

Z punktu 1 umowy wynika, że klub piłkarski wnioskował o przeniesienie praw do gruntów. Celem było zwiększenie wartości majątku klubu, co miało umożliwić modernizację boiska piłkarskiego zgodnie z obowiązującymi wymogami dla boisk używanych w Tippeligaen (norweska ekstraklasa). Notatki służbowe sporządzone przez gminę wskazują, że istotną sprawą dla klubu była możliwość zastawienia nieruchomości jako zabezpieczenia długów, chociaż jej wartość mogła ulec zmniejszeniu za sprawą zapisu w umowie przewidującego jej wykorzystanie jedynie na cele sportowe.

W odpowiedzi na urzędowy nakaz przekazania informacji zawarty w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego władze norweskie przedstawiły wycenę gruntów stadionowych w stanie z chwili przeniesienia. Wyceny dokonała spółka OPAK, która – opierając się na wycenie tych gruntów jako gruntów przeznaczonych na obiekty sportowe – uzyskała cenę sprzedaży w wysokości 2 650 000 NOK.

<sup>(27)</sup> Zwanej dalej „umową z Bryne”.

<sup>(28)</sup> Nr referencyjny 413558, s. 29 oraz odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załącznik 29). Z dokumentów roboczych dotyczących sprzedaży wynika, że gmina z kolei nabyła grunt od klubu piłkarskiego za 1 mln NOK w 1996 r. Urząd nie posiada dalszych informacji w sprawie tej sprzedaży.

<sup>(29)</sup> Umowy dzierżawy gruntów przedstawione przez Norwegię, załączniki nr 18 i 19 do odpowiedzi władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879).

<sup>(30)</sup> Zob. załącznik 24 do odpowiedzi władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879).

<sup>(22)</sup> Uwagi władz Norwegii do decyzji Urzędu o wszczęciu postępowania, nr referencyjny 466024, przypis 9.

<sup>(23)</sup> Uwagi władz Norwegii do decyzji Urzędu o wszczęciu postępowania, nr referencyjny 466024, załączniki 8 i 9.

<sup>(24)</sup> Nr referencyjny 413558, s. 16–17.

<sup>(25)</sup> Zob. nr referencyjny 413558 (pierwotna skarga), powtórzona w uwagach Aksjonsgruppa do odpowiedzi władz Norwegii, nr referencyjny 477440.

<sup>(26)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załączniki 13–17).

Skarżący twierdzi, że Bryne FK w 2007 r. planował sprzedaż stadionu Forum Jæren za 50 milionów NOK. W Håland miał zostać wybudowany nowy stadion, na gruntach zakupionych od Bryne Industripark AS (o którym mowa powyżej). W odpowiedzi Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji władze norweskie potwierdziły, że pomiędzy Bryne FK a Forum Jæren podpisano list intencyjny dotyczący nieruchomości numer 2/70, ale nie były w stanie przedstawić kopii tegoż listu. Jednak wydaje się, że w 2008 r. transakcje te zostały uchylone, gdyż koszty budowy planowanego stadionu w Håland okazały się znacznie wyższe aniżeli przewidywano <sup>(31)</sup>.

### 2.3.2. Bryne FK

Podmiot przejmujący grunty, Bryne FK, jest miejscowym klubem piłkarskim, obecnie grającym w tzw. „Adecco League” (pierwsza liga). Bryne FK jest wpisany do rejestru przedsiębiorstw jako organizacja nienastawiona na zysk <sup>(32)</sup>, ale ten klub piłkarski założył również spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, Bryne Fotball AS.

Zgodnie z informacjami dostarczonymi przez władze norweskie <sup>(33)</sup> w 2001 r. klub i spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zawarły umowę o współpracy opartą na standardowej umowie opracowanej przez Norweski Związek Piłki Nożnej dotyczącej współpracy pomiędzy komercyjnymi i niekomercyjnymi działami zespołu. Zgodnie z umową <sup>(34)</sup> spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, zwana w tym czasie Bryne Fotball ASA, odpowiadała za następującą działalność gospodarczą: zawieranie umów o sponsoring, sprzedaż praw medialnych i telewizyjnych oraz miejsc reklamowych, sprzedaż i licencjonowanie akcesoriów dla kibiców, wykorzystanie trenerów i zawodników do celów reklamowych, komercyjne wykorzystanie nazwy i logo klubu, sprzedaż biletów na miejscowe mecze klubu oraz zawieranie umów dotyczących działalności związanej z grą bingo. Z drugiej strony, Bryne FK był odpowiedzialny za wszystkie kwestie sportowe, takie jak szkolenie oraz selekcja zespołów, kalendarz rozgrywek oraz mecze jako takie, załatwianie spraw związanych z podróżami zawodników, prawa i obowiązki względem zawodników, członków, innych organizacji i agencji rządowych, nałożone na klub na mocy przepisów i regulaminów stowarzyszeń sportowych, opłaty członkowskie oraz drobna działalność gospodarcza, taka jak loterie organizowane podczas meczów, oraz eksploatacja stadionu.

No mocy umowy o współpracy spółka Bryne Fotball ASA była finansowo odpowiedzialna za zawodników <sup>(35)</sup>. Ponadto Bryne

Fotball ASA płaciła cenę zakupu zawodników lub, ewentualnie, płaciła Bryne FK stosowną cenę, gdy zawodnik awansował do drużyny elitarnej z zespołów juniorskich klubu. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zatrzymywała również zyski netto po opłaceniu tych wydatków. Wreszcie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością uiszczała na rzecz Bryne FK opłatę w wysokości 150 000 NOK rocznie za dzierżawę stadionu, jak również 10 000 NOK za każdy oficjalny mecz piłkarski oraz określoną cenę za prawa medialne, prawa sponsorów itp.

Jednakże aby działać zgodnie z ogólnymi zasadami Norweskiego Związku Piłki Nożnej, umowy o pracę z zawodnikami były formalnie zawierane przez Bryne FK, a klub był również, formalnie, stroną umów dotyczących sprzedaży, kupna i wypożyczenia zawodników. Ponadto klub był odpowiedzialny za zarządzanie kwestiami o charakterze czysto sportowym (takimi jak szkolenie, selekcja itp.).

Wiosną 2004 r. klub i spółka przeszły reorganizację. Wszelką działalność Bryne ASA przeniesiono do Bryne FK, a spółka Bryne Fotball ASA zmieniła swój status i przyjęła nazwę Bryne Fotball AS, a jedynym jej celem była spłata długów. Wydaje się, że długi spłacono w 2006 r. <sup>(36)</sup>. Zatem obecnie cała działalność, gospodarcza lub inna, jest prowadzona w ramach Bryne FK.

## 3. UWAGI WŁADZ NORWESKICH

Rząd norweski przedstawił uwagi do decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

### 3.1. UWAGI DO SPRZEDAŻY TYTUŁÓW WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 1/152, 1/301 I 1/630 SPÓŁCE GRUNNSTEINEN AS

Wraz z uwagami władze norweskie przestawiły również wycenę nieruchomości, w tym wycenę podziemnych miejsc parkingowych.

Władze norweskie stoją na stanowisku, że nieruchomości nie oddano bez wynagrodzenia; gmina otrzymała wynagrodzenie w postaci budowy podziemnego parkingu. Nie ma zatem mowy o pomocy państwa, jeżeli koszt budowy miejsc parkingowych odpowiada przynajmniej wartości nieruchomości przeniesionych na spółkę Grunnsteinen AS.

W tym względzie władze norweskie wskazują na wycenę dokonaną przez spółkę OPAK, która uzyskała wartość w granicach od 4 510 000 NOK do 5 636 000 NOK za nieruchomości przeniesione na spółkę Grunnsteinen, traktowane łącznie. Ponadto spółka OPAK szacuje koszt budowy miejsc parkingowych na parkingu podziemnym na około 8 450 000 NOK, opierając się na doświadczeniu z podobnych projektów, co jest normalną praktyką. Władze norweskie wskazują również, że przedsiębiorstwo budowlane Skanska na tej samej podstawie oszacowało koszty budowy jednego miejsca parkingowego na 150 000 NOK, co daje 9 750 000 NOK za 65 miejsc parkingowych.

<sup>(31)</sup> Uwagi Bryne FK dotyczące wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego (nr referencyjny 485026).

<sup>(32)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załącznik 21).

<sup>(33)</sup> Uwagi władz Norwegii do decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, pismo z dnia 21 lutego 2008 r. (nr referencyjny 466024).

<sup>(34)</sup> Załącznik 13 do uwag władz Norwegii do decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, pismo z dnia 21 lutego 2008 r. (nr referencyjny 466024).

<sup>(35)</sup> Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością wypłacała wynagrodzenia zawodników oraz wynagrodzenia fizjoterapeutów, trenerów oraz innego personelu pomocniczego; opłacała też składki na ubezpieczenie społeczne płacone przez pracodawcę oraz zakup i utrzymanie sprzętu niezbędnego do prowadzenia szkolenia i meczów; pokrywała także koszty podróży zespołów związane z meczami wyjazdowymi.

<sup>(36)</sup> Odpowiedź władz Norwegii na pierwszy wniosek Urzędu o udzielenie informacji (nr referencyjny 427879, załącznik 22).

Opierając się na tych danych liczbowych, władze norweskie wskazują, że koszt parkingu z nadwyżką rekompensuje wartość nieruchomości oraz że nie ma mowy o żadnej pomocy państwa.

### 3.2. UWAGI DO SPRZEDAŻY TYTUŁU WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 4/165 SPÓŁCE BRYNE INDUSTRIPARK AS

Jeżeli chodzi o sprzedaż nieruchomości numer 4/165 spółce Bryne Industripark AS, przedstawiono ponownie wycenę dokonaną przez spółkę OPAK. Władze norweskie wskazały, że spółka OPAK dokonała wyceny gruntów zgodnie z obowiązującymi przepisami na tamtą chwilę, tj. niezagospodarowanych gruntów zarezerwowanych na cele przemysłowe w ogólnym planie gminnym, ale niepodlegających szczegółowemu planowi zagospodarowania. Władze norweskie wskazują, że jest rzeczą nieistotną, iż przedłożono, a później wycofano wnioski w sprawie szczegółowego planu zagospodarowania oraz że później ponownie zmieniono przeznaczenie tego obszaru na cele sportowe, zważywszy że nie było obowiązującego planu zagospodarowania w chwili zawierania transakcji.

Mając powyższe uwagi na względzie, władze norweskie podkreślają, że rzeczywista cena zapłacona przez spółkę Bryne Industripark, 4 700 000 NOK (co odpowiada 83 NOK za metr kwadratowy), mieści się w dopuszczalnym zakresie cenowym od 4 510 000 NOK do 5 636 000 NOK (lub 80 NOK do 100 NOK za metr kwadratowy), określonym w wycenie dokonanej przez spółkę OPAK. Przyznając, że zapłacona cena mieści się z niższym zakresie dopuszczalnego przedziału cenowego określonego przez spółkę OPAK, władze norweskie mimo wszystko wskazują, że nie ma mowy o pomocy państwa, dopóki zapłacona cena nie odbiega znacząco od oszacowanych wartości, gdyż wartość niezagospodarowanych gruntów, które nie podlegają planowi zagospodarowania, jest w każdym wypadku niepewna.

### 3.3. UWAGI DO SPRZEDAŻY TYTUŁU WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 2/70 I 2/32 NA RZECZ KLUBU BRYNE FK

W odniesieniu do sprzedaży nieruchomości numer 2/70 i 2/32 władze norweskie twierdzą, że pierwszą kwestią, którą należy ocenić, jest to, czy klubowi Bryne FK przyznano korzyść ekonomiczną w wyniku dokonanej transakcji. W załączonej wycenie spółka OPAK oszacowała wartość nieruchomości, na której jest zbudowany stadion, w zakresie od 2 385 000 NOK do 2 915 000 NOK. Ponieważ za nieruchomość nie zapłacono wynagrodzenia, władze norweskie przyznają, że klub Bryne FK uzyskał korzyść ekonomiczną odpowiadającą wartości nieruchomości ustalonej przez spółkę OPAK.

Pomimo korzyści przyznanej klubowi Bryne FK władze norweskie wskazują, że transakcja nie wiązała się z pomocą państwa w myśl art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Ich zdaniem klub Bryne FK w chwili dokonywania transakcji nie był przedsiębiorstwem w myśl reguł EOG dotyczących pomocy państwa. Przyjmując ten punkt widzenia, władze norweskie wzięły pod uwagę strukturę organizacyjną klubu w chwili dokonywania transakcji: wówczas klub Bryne FK prowadził jedynie niekomercyjną i niezawodową działalność, natomiast za działalność komercyjną odpowiadała spółka Bryne Fotball ASA, która przejmowała na siebie również ryzyko i korzyści ekonomiczne związane z zawodową drużyną piłkarską.

Jeżeli chodzi o jakąkolwiek ewentualną pomoc państwa na rzecz Bryne Fotball ASA, Norwegia twierdzi, że została ona wykluczona w ramach warunków umowy o współpracy. Zgodnie z umową spółka Bryne Fotball ASA miała obowiązek uiszczać na rzecz klubu Bryne FK roczną opłatę w wysokości 150 000 NOK za użytkowanie stadionu, plus 10 000 NOK za każdy oficjalny mecz. W ten sposób umowa miała zapewnić, że korzyść ekonomiczna wynikająca z przeniesienia gruntów przypadnie jedynie klubowi Bryne FK.

W odniesieniu do połączenia Bryne Fotball ASA i Bryne FK, które miało miejsce około pół roku po przeniesieniu własności nieruchomości, władze norweskie wskazują, iż nie można założyć, że w wyniku połączenia korzyść przyznana przez gminę zwiększy się automatycznie i proporcjonalnie do działalności komercyjnej klubu. Zamiast tego bieżącą działalność gospodarczą trzeba szczegółowo przeanalizować celem ustalenia klucza podziału na działalność gospodarczą i działalność niezaliczaną do działalności gospodarczej.

## 4. UWAGI STRON TRZECICH

### 4.1. UWAGI KLUBU BRYNE FK

Klub Bryne FK przekazał uwagi dotyczące przeniesienia własności nieruchomości oraz struktury organizacyjnej i działalności klubu.

Klub wyjaśnia, zgodnie z tym, co przedstawiono powyżej, że jego struktura organizacyjna uległa zmianie, gdy klub Bryne FK i spółka Bryne Fotball ASA połączyły się w 2004 r. Obecnie cała działalność jest prowadzona w ramach klubu Bryne FK. Jednak klub zawarł umowę równoległą ze spółką Klubinvest AS, która ponosi finansowe ryzyko związane z kontraktami z zawodowymi piłkarzami.

Ponadto klub wskazuje, że miał ujemne wyniki w 2005, 2006 i 2007 r. oraz że główna część jego działalności ma charakter niekomercyjny, głównie związany z młodymi piłkarzami. Z całkowitej liczby 2 047 godzin działalności w klubie<sup>(37)</sup> na działalność gospodarczą przypada jedynie około 230 godzin, czyli 11 procent całości. Wszelka działalność niezaliczana do działalności gospodarczej odbywa się w obiektach zlokalizowanych na gruntach przeniesionych na rzecz klubu za sprawą umowy z 2003 r.

Jeżeli chodzi o przeniesienie tytułu własności do stadionu, klub podkreśla, że w 2003 r. przeniesiono jedynie własność gruntu, gdyż klub już był właścicielem budynków i obiektów. Ponadto klub odnosi się do umowy dzierżawy zawartej przez gminę Time, działającą w charakterze byłego właściciela nieruchomości, na mocy której pewien obszar na gruntach będących przedmiotem przeniesienia tytułu własności jest zarezerwowany na parking na okres 99 lat. Klub jest zdania, że długoterminowa umowa dzierżawy znacznie obniża wartość nieruchomości oraz że nie zostało to wzięte pod uwagę przez spółkę OPAK.

<sup>(37)</sup> Na podstawie tabeli dostarczonej przez Bryne FK (zawartej w dokumencie o nr referencyjnym 485026) z danymi o liczbie godzin z podziałem na grupy wiekowe, miesiące i rodzaje działalności (szkolenie, mecz itp.).

Zdaniem klubu, Bryne FK nie był przedsiębiorstwem w chwili przeniesienia własności gruntów, ze względu na ówczesną strukturę organizacyjną oraz umowę o współpracy opisaną powyżej. Ponieważ kwestię pomocy należy oceniać w momencie przeniesienia własności, nie ma mowy o pomocy państwa. Co do wartości nieruchomości klub zwraca uwagę, że ze względu na ujemną wartość umowy dzierżawy, przewidującej rezerwację część gruntów na parking, rzeczywista wartość gruntów będących przedmiotem przeniesienia tytułu własności jest znacznie niższa niż ta, którą podaje OPAK. Dlatego też, gdyby Urząd miał uznać, że przeniesienie wiąże się z pomocą, ewentualny element pomocy może zatem stanowić pomoc *de minimis*.

#### 4.2. UWAGI NORWESKIEGO ZWIĄZKU PIŁKI NOŻNEJ

Norweski Związek Piłki Nożnej (NFF) przedstawił uwagi dotyczące ogólnej organizacji norweskiej piłki nożnej, jednocześnie powstrzymując się od szczegółowego komentarza w omawianej sprawie.

Związek wyjaśnia, że jest jedną z największych w Norwegii organizacji nienastawionych na zysk, liczącą ponad 500 000 członków, w tym 400 000 aktywnych piłkarzy. Rekrutacja i rozwój piłkarzy na wszystkich poziomach stanowi główny przedmiot działalności związku.

Dlatego też NFF czyni starania, aby na terenie całego kraju znajdowały się odpowiednie obiekty.

NFF wskazuje, iż z zasady obowiązkiem publicznym jest oferowanie i organizacja zajęć sportowych dla dzieci i młodych ludzi w ich lokalnym środowisku. Budowa nowych obiektów zatem wymaga wkładu ze strony społeczności sportowej, jak również organów publicznych. W rzeczywistości NFF sądzi, że wkład klubów w to zadanie publiczne jest dosyć istotny, chociaż nigdy nie został określony ilościowo. Dodatkową korzyścią jego wysiłków na rzecz dzieci i młodzieży jest stworzenie kanału przepływu piłkarzy pomiędzy zespołami amatorskimi a zawodowymi. Solidarność z miejscowymi klubami jest zawsze ważnym celem, nawet gdy przychody są generowane poprzez sprzedaż praw medialnych na poziomie krajowym lub europejskim.

#### 4.3. UWAGI VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball, poprzez swojego przedstawiciela prawnego, firmę Selmer Law, przedstawił ogólne uwagi w kwestii przeniesienia własności gruntów na rzecz klubów piłkarskich w celu budowy obiektów piłkarskich. Według Vålerenga kwestia ta ma praktyczne znaczenie i prawdopodobnie pojawi się ponownie w przyszłości.

Wobec powyższego klub wskazuje na 6 kwestii, które mogą mieć znaczenie przy rozstrzygnięciu takich spraw. Po pierwsze, wskazuje na znaczenie prowadzenia oddzielnej księgowości dla komercyjnej i niekomercyjnej działalności klubu. Po drugie, Vålerenga twierdzi, że klub będący właścicielem stadionu, który jest dzierżawiony, może wciąż wykraczać poza definicję

przedsiębiorstwa, pod warunkiem że działa jedynie jako „bierny właściciel”. Po trzecie, Vålerenga jest zdania, że istnieje przypuszczenie, iż budowa i eksploatacja stadionów piłkarskich nie ma wpływu na wymianę handlową. Po czwarte, wskazuje się, że stadiony piłkarskie mogą być postrzegane jako infrastruktura społeczna. Po piąte, rynkową kwotę dzierżawy stadionu piłkarskiego powinno się ustalać na podstawie tego, ile nabywcy gotowi są zapłacić, a nie na podstawie tego, czy inwestycja zostanie zamortyzowana. Po szóste, obowiązek wybudowania i eksploatacji stadionu piłkarskiego towarzyszący przeniesieniu własności gruntów ma ujemną wartość, co oznacza, że klub nie ma żadnej korzyści ekonomicznej.

## II. OCENA

### 1. OBECNOŚĆ POMOCY PAŃSTWA

Artykuł 61 ust. 1 Porozumienia EOG brzmi następująco:

„Z zastrzeżeniem innych postanowień niniejszego Porozumienia, wszelka pomoc przyznawana przez państwa członkowskie WE, państwa EFTA lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z funkcjonowaniem niniejszego Porozumienia w zakresie, w jakim wpływa na handel między Umawiającymi się Stronami”.

Z powyższego postanowienia wynika, że pomoc państwa w rozumieniu Porozumienia EOG jest obecna, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- pomoc musi być udzielana przy użyciu *zasobów państwowych*,
- pomoc musi faworyzować niektóre przedsiębiorstwa lub produkcję niektórych towarów, tj. dany środek musi przynosić *przedsiębiorstwu korzyść ekonomiczną*,
- środek musi być *selektywny* w rozumieniu Porozumienia EOG,
- środek musi być w stanie *zakłócać konkurencję i mieć wpływ na wymianę handlową* między umawiającymi się stronami.

To czy warunki te zostały spełnione, należy ocenić indywidualnie w odniesieniu do każdej transakcji opisanej powyżej.

### 2. SPRZEDAŻ TYTUŁÓW WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 1/152, 1/301 I 1/630 SPÖLCE GRUNNSTEINEN AS

W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Urząd wyraził wątpliwości co do tego, czy transakcja odbyła się na warunkach rynkowych. Urząd uznał, że z zasady transakcja, w której ceną płaconą za nieruchomość jest obowiązek wybudowania podziemnej nieruchomości dla gminy, może odbywać się na warunkach rynkowych. Jednakże aby Urząd mógł zweryfikować, że tak rzeczywiście było, należałoby dokonać wyceny nieruchomości i ustalić w wiarygodny sposób cenę rynkową budowy miejsc parkingowych.

Ponadto w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Urząd wskazał, że przedstawiona wówczas przez władze norweskie wycena, dokonana przez spółkę Eien-domsmeqler 1, obejmowała jedynie jedną z przedmiotowych nieruchomości. Urząd podał również w wątpliwość wiarygodność wyceny nieruchomości numer 1/630, gdyż w wycenie tej nie wskazano zastosowanej metody ani też nie wspomniano o cechach nieruchomości, które były decydujące dla ostatecznych wniosków.

Urząd ustalił również, że transakcja miała wpływ na wymianę handlową i konkurencję w EOG.

W następstwie decyzji Urzędu o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego władze norweskie przedstawiły nową wycenę nieruchomości, jak również wycenę kosztów budowy miejsc parkingowych, dokonaną przez spółkę OPAK. Urząd zauważa, że nie można uznać, iż spółka Grunnsteinen uzyskała jakąś korzyść, jeżeli można wykazać, że wartość nieruchomości była równa lub niższa niż wartość ujemna obowiązku wybudowania podziemnego parkingu. W celu sprawdzenia, czy tak rzeczywiście było, konieczne jest dokonanie oceny wiarygodności operatu spółki OPAK z uwzględnieniem metody określonej w wytycznych w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne.

#### 2.1. OCENA OPERATU SPORZĄDZONEGO PRZEZ SPÓŁKĘ OPAK

Zgodnie z wytycznymi w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne wartość rynkową nieruchomości powinien ustalać na podstawie ogólnie przyjętych wskaźników rynkowych i standardów wyceny rzeczoznawca majątkowy cieszący się dobrą opinią, który powinien być niezależny w wykonywaniu swoich zadań. Ponadto niedogodność ekonomiczna wynikająca ze szczególnych obowiązków powinna być wyceniona odrębnie i może być zrekompensowana w ramach ceny nabycia<sup>(38)</sup>.

##### *Rzeczoznawca majątkowy cieszący się dobrą opinią*

Operat szacunkowy sporządziła spółka OPAK, która prowadzi działalność w zakresie zarządzania budowlami oraz świadczy usługi na rzecz stowarzyszeń właścicieli domów i usługi w zakresie wyceny. Przedmiotowy operat opracował Jacob Aarsheim.

Wytyczne dotyczące pomocy państwa stanowią, iż „rzeczoznawcą majątkowym” jest osoba ciesząca się dobrą opinią, która uzyskała odpowiedni stopień w uznanym ośrodku szkoleniowym lub równoważne kwalifikacje akademickie oraz posiada odpowiednie doświadczenie i jest kompetentna w dokonywaniu wyceny gruntów i budynków w danej lokalizacji oraz kategorii majątku.

Władze norweskie wyjaśniły, że spółka OPAK oraz w szczególności Jacob Aarsheim posiadają duże doświadczenie w wycenie nieruchomości tego rodzaju na obszarze Jæren. Ich

zapewnienia potwierdza życiorys Jacoba Aarsheima, który został dołączony do uwag władz norweskich do Urzędu<sup>(39)</sup>. Poza rozległym doświadczeniem Jacob Aarsheim posiada wykształcenie w zakresie technologii budowlanej. Stąd też nie ma powodu wierzyć, że spółka OPAK i Jacob Aarsheim nie spełniają kryteriów określonych w wytycznych i że nie cieszą się dobrą opinią.

##### *Niezależność rzeczoznawcy majątkowego*

Wytyczne w sprawie pomocy państwa stanowią, iż: „rzeczoznawca powinien być niezależny w wykonywaniu swych zadań, tj. władze publiczne nie powinny mieć prawa do wydawania nakazów dotyczących wyników wyceny”.

W operacie określono cel wyceny oraz potwierdzono obecność Jacoba Aarsheima i jeszcze jednej osoby ze spółki OPAK w czasie wizji lokalnej. Załączono również szczegółowe wyjaśnienie zastosowanej metody. W tym świetle Urząd nie widzi powodu, by powątpiewać w to, czy rzeczoznawca wykonał swoje zadanie w pełni niezależnie w rozumieniu wytycznych.

##### *Ocena wartości rynkowej na podstawie ogólnie przyjętych wskaźników i standardów wyceny*

Wytyczne określają „wartość rynkową” jako „cenę, po której grunty i budynki mogłyby być sprzedane na podstawie prywatnej umowy między wyrażającym wolę sprzedawcy sprzedawcą a niezależnym kupującym w dniu wyceny, przy założeniu że nieruchomość jest publicznie wystawiona na rynku, warunki rynkowe zezwalają na prawidłową sprzedaż, a na negocjacje dotyczące sprzedaży przewidziano zwykły okres, biorąc pod uwagę rodzaj nieruchomości”.

W operacie spółki OPAK wymienia się między innymi następujące podstawy i założenia:

- właściciel wyraża wolę sprzedaży,
- nieruchomość może być swobodnie wystawiona na sprzedaż w normalnym terminie,
- nabywcy, którzy gotowi są zapłacić niezwykle wysoką cenę ze względu na „szczególne interesy”, nie są brani pod uwagę,

[...]

- wycena zostanie dokonana zgodnie z ustalonymi praktykami spółki OPAK w zakresie wycen i z trybem prowadzenia wycen określonym przez UiS.

<sup>(38)</sup> Wytyczne w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne, pkt 2.2 lit. a)–c).

<sup>(39)</sup> Uwagi władz Norwegii do decyzji Urzędu o wszczęciu postępowania, nr referencyjny 466024, s. 8 oraz załącznik 5 (życiorys).



Ponieważ budynek na nieruchomości jest przeznaczony do rozbiórki, spółka OPAK dokonała wyceny nieruchomości jako gruntów niezabudowanych. Zastosowaną metodę, określaną jako „metoda kosztowa wyceny gruntów”, wyjaśniono poniżej:

„Wycena nieruchomości zależy od przewidywanego wykorzystania i potencjału do zabudowy, w tym oczekiwanych zysków. Bezpośrednim parametrem są tutaj koszty gruntów, tj. różnica pomiędzy wartością rynkową w pełni zabudowanej nieruchomości a całkowitymi kosztami budowy, obejmującymi marżę zysku, ale nieobejmującymi kosztu gruntów, podzielona przez liczbę metrów kwadratowych wewnętrznej powierzchni użytkowej, wyłączwszy piwnice”<sup>(40)</sup>. Ponadto wyjaśnia się, że koszty gruntów będą zależały od zapotrzebowania na budynki na danym obszarze, kosztów budowy i obowiązujących przepisów dotyczących zagospodarowania przestrzennego. Podczas dokonywania wyceny uwzględnione zostanie również doświadczenie ze sprzedaży porównywalnych gruntów na tym obszarze.

Stosując tę metodę, spółka OPAK uzyskała cenę 3,2 miliona NOK jako uzasadnioną szacunkową cenę sprzedaży.

Urząd ustalił wcześniej w swojej decyzji dotyczącej sprzedaży budynku Biblioteki Uniwersyteckiej w Oslo, że metoda kosztowa wyceny gruntów jest metodą akceptowalną w przypadku działek bez istniejącej zabudowy<sup>(41)</sup>. Norweskie Stowarzyszenie Rzeczoznawców (NTF) na swoich stronach internetowych<sup>(42)</sup> odwołuje się przede wszystkim do innych metod, takich jak metoda kapitalizacji netto, metoda przepływu środków pieniężnych oraz metoda technicznej wartości. Jednakże metody te zakładają obecność istniejącej zabudowy na gruntach. Przy założeniu, że budynek na przedmiotowym gruncie przeznaczony jest do rozbiórki, Urząd uznaje, że metoda kosztowa wyceny gruntów jest metodą akceptowalną w przypadku trzech przedmiotowych nieruchomości.

#### *Niedogodność ekonomiczna wynikająca ze szczególnych obowiązków*

Zgodnie z wytycznymi „szczególne obowiązki związane z gruntami i budynkami, a nie z kupującym lub jego działalnością gospodarczą, mogą być uwzględnione przy sprzedaży w interesie publicznym, pod warunkiem że każdy potencjalny kupujący jest zobowiązany i zasadniczo jest w stanie je spełnić, niezależnie od tego, czy prowadzi przedsiębiorstwo czy też nie oraz niezależnie od rodzaju jego działalności. Niedogodność ekonomiczna wynikająca z takich obowiązków powinna być wyceniona oddzielnie przez niezależnych rzeczoznawców i może być zrekomensowana w ramach ceny nabycia”.

Urząd uznaje, że obowiązek wybudowania podziemnego parkingu jest takim szczególnym obowiązkiem, który nie jest związany z kupującym. Również koszty rozbiórki budynku przeznaczonego do rozbiórki mogą być wycenione i zrekomensowane na tych samych zasadach.

Jeżeli chodzi o obowiązek wybudowania podziemnych miejsc parkingowych, szacunek kosztów opiera się na wytycznych wydanych przez organy publiczne oraz niezależny instytut inżynieryjny<sup>(43)</sup>, które przewidują przeznaczenie 25 metrów kwadratowych na miejsce parkingowe, oraz na doświadczeniu w zakresie kosztów budowy podziemnych parkingów. Spółka OPAK stwierdza, że ta metoda kalkulacji kosztów stanowi zwyczajną praktykę w branży. Na tej podstawie spółka OPAK uzyskała cenę 130 000 NOK za miejsce parkingowe, czyli 8 450 000 NOK za 65 miejsc parkingowych, bez podatku VAT i kosztów gruntów.

Koszty rozbiórki, w tym opłaty za zbiórkę i sortowanie odpadów, ustalono na podstawie doświadczenia z podobnych prac rozbiórkowych. Spółka OPAK szacuje, że koszty te mogą wynosić 150 000 NOK.

Urząd przypomina, że pomimo iż jest zobowiązany dokonać oceny treści opinii eksperckich przedstawionych przez podmioty zewnętrzne, nie ma obowiązku angażować swoich własnych konsultantów zewnętrznych<sup>(44)</sup>. Po zbadaniu kalkulacji kosztów przez niezależnego eksperta posiadającego odpowiednią wiedzę techniczną w zakresie wyceny nieruchomości jako takiej oraz w oparciu o kontrolę obiektów Urząd przyjmuje pogląd, iż kalkulacje te są zgodne z wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa. Dlatego też szacowane koszty mogą być zrekomensowane w ramach ceny nabycia.

#### 2.2. WNIOSKI DOTYCZĄCE ELEMENTU POMOCY PAŃSTWA W SPRZEDAŻY TYTUŁÓW WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 1/152, 1/301 I 1/630 SPÓŁCE GRUNNSTEINEN AS

W oparciu o powyższą ocenę operatu sporządzonego przez spółkę OPAK Urząd stwierdza, że skoro niedogodność ekonomiczna wynikająca z obowiązku wybudowania podziemnych miejsc parkingowych oraz koszty rozbiórki przeznaczonego do tego celu budynku są szacowane na łączną kwotę 8,6 miliona NOK, a wartość nieruchomości szacują się na kwotę 3,2 miliona NOK, transakcja nie zapewnia żadnej korzyści ekonomicznej spółce Grunnsteinen AS. Ponieważ ujemna wartość niedogodności ekonomicznej znacząco przewyższa dodatnią wartość nieruchomości, na ten wniosek nie ma wpływu żaden uzasadniony margines błędu czy też fakt, iż spółka OPAK stwierdza, że wycena takich nieruchomości jest w rzeczy samej niepewna.

Jednakże Urząd zauważa, że różnica w wartości pomiędzy obowiązkiem, jaki przyjmuje na siebie spółka Grunnsteinen, a wartością nieruchomości jest tak znaczna, iż może wskazywać, że wartość rynkowa uzyskana przez spółkę OPAK może być niepewna. Jednak biorąc pod uwagę znaczną rozbieżność, nawet znacząca korekta wartości uzyskanych przez spółkę OPAK nie prowadziłyby do wniosku, że spółka Grunnsteinen uzyskała korzyść.

W tym kontekście Urząd stwierdza, że przeniesienie własności nieruchomości numer 1/152, 1/301 i 1/360 na spółkę Grunnsteinen nie wiązało się z udzieleniem pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

<sup>(40)</sup> Wycena nieruchomości numer 1/152, 1/301 i 1/630 dokonana przez spółkę OPAK (załącznik 3 do dokumentu o nrze referencyjnym 466024).

<sup>(41)</sup> Decyzja Urzędu nr 170/05/COL z dnia 29 czerwca 2005 r. w sprawie sprzedaży nieruchomości będących własnością publiczną – budynek Biblioteki Uniwersyteckiej oraz część przyległej nieruchomości w Oslo.

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

<sup>(43)</sup> Norges byggforskingsinstitutt oraz Statens vegvesen.

<sup>(44)</sup> Sprawa T-274/01 *Valmont przeciwko Komisji* [2004] Zb.Orz. II-3145, pkt 72.

### 3. SPRZEDAŻ TYTUŁU WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 4/165 SPÓŁCE BRYNE INDUSTRIPARK AS

W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Urząd wyraził wątpliwości co do tego, czy cena 4,7 mln NOK za 56 000 metrów kwadratowych nieruchomości odpowiada cenie rynkowej. Wątpliwości Urzędu opierały się między innymi na fakcie, że gmina stwierdziła, iż nieruchomości sprzedano po kosztach, czyli zgodnie z polityką, którą później zarzucano, uznając, iż prowadzi ona do zbywania gruntów po zbyt niskiej cenie. Ponadto, ponieważ nie przeprowadzono żadnej wyceny, Urząd nie był przekonany porównaniem ze sprzedażą innych nieruchomości w regionie.

W odpowiedzi na urzędowy nakaz przekazania informacji zawarty w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego władze norweskie przedstawiły wycenę nieruchomości dokonaną przez spółkę OPAK. Do rozważenia pozostaje zatem, czy przedstawiona wycena spełnia normy określone w wytycznych Urzędu.

#### 3.1. OCENA OPERATU SPORZĄDZONEGO PRZEZ SPÓŁKĘ OPAK

Zgodnie z wytycznymi Urzędu dotyczącymi pomocy państwa wartość rynkowa nieruchomości powinna być ustalona na podstawie ogólnie przyjętych wskaźników rynkowych i standardów wyceny przez rzeczoznawcę majątkowego cieszącego się dobrą opinią, który będzie niezależny w wykonywaniu swoich zadań.

##### *Rzeczoznawca majątkowy cieszący się dobrą opinią*

Kwalifikacje i reputację spółki OPAK, a w szczególności Jacoba Aarsheima, oceniono powyżej. W świetle tej oceny Urząd uznaje, że operat dotyczący nieruchomości numer 4/165 został również sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego cieszącego się dobrą opinią.

##### *Niezależność rzeczoznawcy majątkowego*

Urząd nie dopatrywał się żadnych znamion braku niezależności rzeczoznawcy majątkowego. Jacob Aarsheim pracuje w dobrze znanej spółce zajmującej się wycenami majątkowymi, która nie ma żadnych formalnych powiązań z gminą. W operacie wymienia się także cel wyceny i potwierdza się, że Jacob Aarsheim przeprowadził wizję lokalną nieruchomości, jak również opisuje się szczegółowo zastosowaną metodę. Na tej podstawie Urząd nie ma powodu powątpiewać w to, czy wyceny dokonano w pełni niezależnie od jakichkolwiek nakazów ze strony gminy w odniesieniu do wyniku wyceny.

##### *Ocena wartości rynkowej na podstawie ogólnie przyjętych wskaźników i standardów wyceny*

Jak opisano powyżej, spółka OPAK wymienia szereg założeń dotyczących jej wycen, w tym założenie, że sprzedający jest gotów dokonać sprzedaży oraz że nieruchomość może być wystawiona na sprzedaż w normalnym terminie.

Spółka OPAK dokonała szacunku wartości nieruchomości na podstawie założenia, że nie podlegała ona planowi zagospodarowania, a była jedynie ogólnie przeznaczona na cele przemysłowe. Przyczyną tego jest to, że proponowany plan zagospodarowania z przeznaczeniem na cele przemysłowe wycofano

przed podpisaniem umowy z powodu zastrzeżeń ze strony Krajowego Urzędu Dróg Publicznych<sup>(45)</sup>. Przyjęty później plan zagospodarowania, zdaniem spółki OPAK, bardzo się różnił od planu, który został wycofany, gdyż teren ten przeznaczono na cele sportowe, a nie na cele przemysłowe.

W operacie określa się „wartość sprzedaży jako cenę, którą kilku niezależnych potencjalnych nabywców zainteresowanych nieruchomością gotowych jest zapłacić w dniu wyceny”. W przeciwieństwie do wyceny nieruchomości przekazanych spółce Grunnsteinen, w przypadku Hålandsmarka spółka OPAK nie stosuje metody kosztowej wyceny gruntów ani żadnej innej z metod preferowanych przez NTF w odniesieniu do budynków. Zamiast tego cenę ustala się za pomocą analizy porównawczej z porównywalnymi działkami sprzedawanymi na tym obszarze (porównywalne wartości sprzedaży).

Spółka OPAK stwierdza, że porównywalne ceny na tym obszarze zawierają się w przedziale od 80 NOK za metr kwadratowy (transakcja sprzedaży pomiędzy podmiotem prywatnym a gminą) do 115 NOK za metr kwadratowy (transakcja sprzedaży pomiędzy dwoma podmiotami prywatnymi). Spółka OPAK również odnosi się do decyzji w sprawie ponownej wyceny w Stavanger, w której ustalono cenę w wysokości 140 NOK za metr kwadratowy dla działek zarezerwowanych na budowę domów w bardzo centralnej lokalizacji. Według spółki OPAK odpowiadałoby to cenie w wysokości około 90 NOK za metr kwadratowy dla przedmiotowego terenu przemysłowego. Spółka OPAK uznaje, że warunki rynkowe są niepewne i z tego względu sugeruje, iż cena rynkowa mieściłaby się w przedziale od 80 NOK do 100 NOK za metr kwadratowy lub w przedziale od 4 510 000 do 5 636 000 za cały teren. W tym świetle szacunki spółki OPAK dotyczące wartości sprzedaży mieszczą się w środku tego przedziału, tj. wynoszą 5 100 000 NOK.

W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Urząd był sceptyczny odnośnie do tego, czy polegać na dokonaniem przez gminę porównaniu z cenami uzyskanymi za inne nieruchomości w okolicy, między innymi ponieważ wydawało się, iż pomimo zastrzeżeń ze strony Urzędu Dróg Publicznych plan zagospodarowania dla tego obszaru został już przyjęty, a co za tym idzie niewłaściwym wydawało się porównywanie przedmiotowych gruntów z terenami, co do których nie było żadnego planu zagospodarowania. Jednakże władze norweskie w swoich uwagach do decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego wskazały, że zastrzeżenia ze strony Urzędu Dróg Publicznych były znane w chwili sprzedaży oraz że w konsekwencji nie było żadnego planu zagospodarowania. Plan zagospodarowania dla przedmiotowego obszaru przyjęto dopiero w sierpniu 2007 r., tj. dwa lata po dokonaniu sprzedaży i wówczas teren ten przeznaczono na cele sportowe. Chociaż późniejszy łańcuch zdarzeń był niezny stronom w chwili dokonywania transakcji, fakty te potwierdzają wniosek, iż wycofanie pierwotnego planu zagospodarowania było autentyczne oraz iż można było się spodziewać znaczących zmian w tym planie.

Dlatego też Urząd uznaje, że założenia, na których opiera się operat spółki OPAK, tj. że w chwili sprzedaży nie obowiązywał żaden plan zagospodarowania, są do przyjęcia.

<sup>(45)</sup> Punkt 1 sekcja 3 umowy sprzedaży, nr referencyjny 428860.

Jeżeli chodzi o metodę dokonania wyceny zastosowaną przez spółkę OPAK, Urząd wskazuje, iż metoda porównywalnych wartości sprzedaży wydawałaby się mniej dokładna niż inne metody opisane przez NTF, gdyż cechy i przewidywane wykorzystanie nieruchomości są brane pod uwagę w mniejszym stopniu. Urząd jednak wnosi z wycen dokonanych przez spółkę OPAK, że metody kosztowej wyceny gruntów, blisko powiązanej z maksymalną dopuszczalną eksploatacją gruntów, nie można łatwo zastosować, gdy nie istnieje żaden plan zagospodarowania. W tym względzie należy wspomnieć, iż NTF również wymienia metodę porównywalnych wartości sprzedaży jako jedną z akceptowalnych metod wyceny gruntów przemysłowych<sup>(46)</sup>.

Wobec powyższego Urząd stwierdza, że należy uznać, iż operat spółki OPAK jest oparty na ogólnie przyjętych wskaźnikach i standardach wyceny.

### 3.2. WNIOSKI DOTYCZĄCE ELEMENTU POMOCY PAŃSTWA W SPRZEDAŻY TYTUŁU WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 4/165 SPÓŁCE BRYNE INDUSTRIPARK

Cena sprzedaży nieruchomości spółce Bryne Industripark wyniosła 4 700 000 NOK. To kwota mieszcząca się w dolnej części przedziału cenowego ustalonego przez spółkę OPAK (od 4 510 000 NOK do 5 636 000 NOK) i nieco niższa aniżeli szacowana wartość sprzedaży wynosząca 5,1 mln NOK.

Z orzecznictwa Sądu Pierwszej Instancji wynika, że Urząd, badając wyceny wartości przedstawione mu w trakcie postępowania w sprawie pomocy państwa, dotyczącego sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne, musi „ustalić, czy [cena sprzedaży] odbiega *na tyle*, aby stwierdzić zaistnienie korzyści”<sup>(47)</sup> (dodany nacisk). Ponadto przedmiotowa transakcja dotyczy niezabudowanych gruntów niepodlegających planowi zagospodarowania, których wartości, zdaniem spółki OPAK, nie da się ustalić z założeniem całkowitej pewności. Dlatego też rzeczywista rynkowa wartość nieruchomości może również znajdować się w dolnej części przedziału cenowego określonego przez spółkę OPAK, która odpowiadałaby cenie rzeczywiście zapłaconej przez spółkę Bryne Industripark. Wobec powyższego Urząd stwierdza, że nie można ustalić, iż w wyniku sprzedaży nieruchomości spółka Bryne Industripark uzyskała korzyść w rozumieniu reguł pomocy państwa.

W związku z tym transakcja nie wiąże się z udzieleniem pomocy państwa na rzecz spółki Bryne Industripark w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

### 4. SPRZEDAŻ TYTUŁÓW WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NUMER 2/70 I 2/32 (STADION BRYNE) NA RZECZ KLUBU BRYNE FK

W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Urząd wyraził wątpliwości co do tego, czy przeniesienie własności na rzecz klubu Bryne FK za kwotę 0 NOK odbyło się na warunkach rynkowych. Ponadto Urząd uznał, że klub Bryne

FK, na podstawie dostępnych mu wówczas informacji, prawdopodobnie wchodził w zakres definicji przedsiębiorstwa w kontekście reguł pomocy państwa, prowadząc działalność gospodarczą mogącą mieć wpływ na wymianę handlową wewnątrz EOG. Na tej podstawie Urząd przyjął wstępny pogląd, że transakcja mogła być przeprowadzona przy użyciu zasobów państwowych, co mogło wiązać się z uzyskaniem korzyści przez przedsiębiorstwo, i mogła wpływać na wymianę handlową wewnątrz EOG.

Urząd uzyskał dostęp do nowych informacji dzięki formalnemu postępowaniu wyjaśniającemu.

W uwagach do decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego oraz w odpowiedzi na urzędowy nakaz przekazania informacji władze norweskie dostarczyły, po pierwsze, wycenę nieruchomości będących przedmiotem przeniesienia prawa własności, a po drugie, więcej informacji na temat struktury organizacyjnej klubu piłkarskiego w chwili dokonania transakcji. Jeżeli chodzi o strukturę organizacyjną, wskazano, iż w skład klubu wchodziły dwa podmioty, mianowicie Bryne ASA oraz Bryne FK.

### 4.1. ZASOBY PAŃSTWOWE

Artykuł 61 ust. 1 Porozumienia EOG przewiduje, że aby środek został uznany za pomoc państwa, musi on być przyznany przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych.

Urząd przypomina, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem definicja pomocy jest bardziej ogólna niż definicja dotacji, ponieważ pomoc obejmuje nie tylko pozytywne korzyści, takie jak same dotacje, ale również różnego rodzaju środki państwowe zmniejszające obciążenia, które są w normalnym trybie uwzględniane w budżecie przedsiębiorstwa, oraz mające tym samym, choć nie są dotacjami *sensu stricto*, podobny charakter i ten sam skutek<sup>(48)</sup>. Strata dochodów przez państwo w wyniku sprzedaży poniżej wartości rynkowej również wchodzi w zakres pojęcia zasobów państwowych.

Dlatego też, aby ustalić, czy zasoby państwowe były zaangażowane w sprzedaży tytułów własności nieruchomości numer 2/70 i 2/32 na rzecz Bryne FK, należy ustalić ich wartość rynkową. W przypadku gdyby gmina sprzedała je za cenę niższą od wartości rynkowej, zasoby państwowe w formie utraconego dochodu zostałyby wykorzystane.

Władze norweskie przedstawiły wycenę gruntów, na których zbudowano stadion, sporządzoną przez spółkę OPAK. Jak to miało miejsce powyżej, wycenę tą należy przeanalizować pod kątem wytycznych Urzędu.

<sup>(46)</sup> Porównaj: przypis 42.

<sup>(47)</sup> Sprawa T-274/01 *Valmont*, cytowana powyżej, pkt 45 oraz sprawy połączone T-127/99, T-129/99 i T-148/99 *Diputación Foral de Alava* [2002] Rec. II-1275, pkt 85.

<sup>(48)</sup> Zob. w szczególności sprawa C-143/99 *Adria-Wien Pipeline i Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* [2001] Rec. I-8365, pkt 38; sprawa C-501/00 *Hiszpania przeciwko Komisji* [2004] Zb.Orz. I-6717, pkt 90, oraz sprawa C-66/02 *Włochy przeciwko Komisji* [2005] Zb.Orz. I-0000, pkt 77.

### Niezależny rzeczoznawca majątkowy cieszący się dobrą opinią

W ramach oceny operatu Urząd zwraca uwagę, że wycenę tą przeprowadził ten sam rzeczoznawca majątkowy - OPAK/Jacob Aarsheim. Urząd stwierdził już, że spółka OPAK i Jacob Aarsheim spełniają zawarty w wytycznych wymóg, aby rzeczoznawca majątkowy cieszył się dobrą opinią. Ponadto Urząd nie ma powodu sądzić, że Jacob Aarsheim nie był niezależny w ramach przeprowadzania wyceny.

### Oszacowanie wartości rynkowej na podstawie ogólnie przyjętych wskaźników oraz standardów wyceny

Mając na uwadze szczególnie charakter analizowanej nieruchomości, konieczne jest nieco bardziej szczegółowe zbadanie zastosowanej metody w celu ustalenia, czy wycena została przeprowadzona na podstawie ogólnie przyjętych wskaźników i standardów wyceny.

Wycena zawiera, po pierwsze, opis bieżącego wykorzystania gruntu, tj. boiska piłkarskiego, bieżni, boisk treningowych, trybuny i hal treningowych. W obowiązującym planie zagospodarowania, z dnia 28 października 1997 r., obszar ten jest przeznaczony na cele sportowe. OPAK stwierdza, że punktem wyjścia powinno być przyjęcie dopuszczalnego wykorzystania tych gruntów za podstawę wartości gruntów. Jednakże OPAK zauważa, że ponieważ na gruntach tych są już zbudowane obiekty sportowe i dlatego nie istnieje żadne dopuszczalne wykorzystanie, należy zastosować inną metodę. Ponieważ stadion uzyskał środki z gier<sup>(49)</sup>, OPAK odwołuje się do przepisów dotyczących takich środków, które przewidują, że tego rodzaju obiekty mają być otwarte i eksploatowane przez 40 lat lub w przeciwnym razie środki muszą zostać zwrócone. Ponadto aby móc oszacować wartość gruntów w ramach alternatywnego planu zagospodarowania, konieczna byłaby znajomość warunków takiego planu. Wobec powyższego OPAK stwierdza, że stadion można wyceniać jedynie jako nieruchomość do zabudowy na potrzeby obiektów sportowych. Dlatego też wycena opiera się na porównaniu z gruntami przemysłowymi sprzedanymi na tym obszarze, przy czym uwzględnia się potrącenie wynikające z tego, że w obecnym planie zagospodarowania nie ma żadnych obszarów komercyjnych przynoszących dochód. Spółka OPAK doszła do wniosku, że cena rynkowa mieściłaby się w przedziale od 2 385 000 NOK do 2 915 000 NOK, i szacuje cenę sprzedaży na poziomie 2 650 000 NOK.

Urząd, po pierwsze, zwraca uwagę, że wycena nie jest przeprowadzona na podstawie którejkolwiek z preferowanych metod określonych przez Norweskie Stowarzyszenie Rzeczoznawców Majątkowych. Nie polega również na bezpośrednim porównaniu z podobnymi nieruchomościami.

Jednakże Urząd uznaje, że stadion piłkarski jest wyjątkowym rodzajem nieruchomości i z tego powodu trudne jest bezpośrednio porównanie z innymi rodzajami nieruchomości.

<sup>(49)</sup> Środki z gier są to wpływy spółki Norsk Tipping prowadzącej działalność w zakresie gier losowych i będącej własnością skarbu państwa. Zgodnie z zasadami określonymi przez Ministerstwo Kultury i Spraw Kościelnych obiekty takie muszą być otwarte przez 40 lat od daty ich ukończenia. Zob. broszura „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008”, rozdział 4.9, [http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf)

Ponadto, mając na uwadze brak alternatywnego planu zagospodarowania oraz ekonomiczną niedogodność wynikającą z obowiązku zwrotu środków w przypadku zmiany planu zagospodarowania, Urząd uznaje, że wycena w oparciu o aktualny plan zagospodarowania najlepiej odzwierciedlałaby wartość faktycznie przekazanych gruntów. Wreszcie, Urząd dostrzega trudność związaną z wycenami nieruchomości przeznaczonych na cele sportowe, których w ramach obecnego planu zagospodarowania nie można wykorzystać jako obszary komercyjne przynoszące dochód. W takich okolicznościach Urząd uważa, że metoda zastosowana przez spółkę OPAK/Jacoba Aarsheima jest do przyjęcia na potrzeby oszacowania ceny rynkowej, pomimo że cena taka jest nieuchronnie obciążona niepewnością. Na przykład Urząd stwierdza, że wartość rynkowa może zostać jeszcze zmniejszona wobec faktu, że klub posiadał już umowę dzierżawy tych gruntów, co w konsekwencji stanowiłoby obciążenie tej nieruchomości dla jakiegokolwiek innego nabywcy. Mając na względzie te zastrzeżenia, Urząd uznaje, że operat jest wystarczająco szczegółowy i uzasadniony, aby przyjąć, iż wskazuje on, z dostatecznym poziomem pewności, jaka byłaby prawdopodobna wartość nieruchomości.

Jako że gmina Time przekazała nieruchomość na rzecz Bryne FK za cenę 0 NOK, podczas gdy jej przybliżona, szacowana wartość wynosiła 2 650 000 NOK, Urząd stwierdza, że ta transakcja wiązała się z wykorzystaniem zasobów państwowych.

## 4.2. KORZYŚĆ EKONOMICZNA DLA PRZEDSIĘBIORSTWA

### a) Obecność korzyści ekonomicznej

Ponieważ nieruchomość przekazano Bryne FK za sumę 0 NOK, zaistniała wyraźna różnica pomiędzy zapłaconą ceną a prawdopodobną wartością rynkową nieruchomości. Urząd uznaje więc, że transakcja przynosi korzyść ekonomiczną Bryne FK, ponieważ klub nie musiał płacić za grunty wartości, jaką miały one na rynku.

### b) Bryne FK jako przedsiębiorstwo w kontekście reguł pomocy państwa

Następnie należy ocenić, czy Bryne FK powinien być uznawany za przedsiębiorstwo w kontekście reguł pomocy państwa. W tym celu należy przypomnieć, że pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, bez względu na status prawny podmiotu i sposób jego finansowania, a także że każda działalność polegająca na oferowaniu towarów i usług na danym rynku jest działalnością gospodarczą<sup>(50)</sup>.

Bryne FK posiada zawodową lub półzawodową drużynę grającą obecnie w lidze poniżej ekstraklasy, a w momencie transakcji drużyna ta grała w ekstraklasie. W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Urząd wstępnie uznał Bryne FK za przedsiębiorstwo w oparciu o fakt, że wydawało się, że

<sup>(50)</sup> Zob. wyrok Trybunału EFTA w sprawie E-5/07, *Private Barnehagens Landsforbund* przeciwko *Urzędowi Nadzoru EFTA*, pkt 78, oraz sprawa C-218/00 *Cisal* [2002] Rec. I-691, pkt 23.

niektóre rodzaje prowadzonej przez klub działalności, w szczególności kupno i sprzedaż zawodowych zawodników, organizacja wydarzeń rozrywkowych w formie meczów piłkarskich oraz udostępnianie przestrzeni reklamowej, są oferowane na rynku i dlatego mają charakter gospodarczy. Urząd nie dostrzega, aby w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego zostały przedstawione nowe argumenty mogące zmienić powyższy wniosek Urzędu. Dlatego też należy stwierdzić, że jeżeli chodzi o wspomniane rodzaje działalności, Bryne FK jest przedsiębiorstwem w rozumieniu reguł pomocy państwa.

Jednakże Urząd zauważa, że 89 % całkowitej działalności Bryne FK, w ujęciu liczby godzin poświęconych na daną działalność, jest związane z niezawodową działalnością piłkarską, w szczególności z organizacją zajęć piłkarskich dla dzieci i młodzieży<sup>(51)</sup>.

Zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości uprawianie sportu podlega prawu EOG, o ile stanowi działalność gospodarczą w rozumieniu Porozumienia EOG. Ma ono zastosowanie do działalności związanej z zawodowymi lub półzawodowymi piłkarzami oferowanej na rynku<sup>(52)</sup>. Jak wspomniano powyżej, działalność taka skupiała się w spółce Bryne ASA. Z drugiej strony, działania Bryne FK na rzecz 600 młodych piłkarzy klubu są prowadzone głównie na zasadach niekomercyjnych i w dużym stopniu w oparciu o społeczną pracę rodziców i innych osób<sup>(53)</sup>.

Następnie należy zwrócić uwagę, że w praktyce Komisji Europejskiej utrwaliło się, iż prowadzenie tego rodzaju działań na rzecz dzieci i młodzieży nie stanowi działalności gospodarczej w kontekście reguł pomocy państwa. W sprawie dotyczącej pomocy publicznej na działalność sportową organizowaną przez zawodowe kluby sportowe dla młodzieży we Francji Komisja stwierdziła, że wsparcie na rzecz obywatelskiej, akademickiej lub sportowej edukacji młodzieży może być uznane za ogólne zadanie spoczywające na państwie w dziedzinie edukacji. W zakresie, w jakim edukacja ta przejęła zadania wcześniejszego „wychowania fizycznego”, przy zachowaniu ogólnej charakterystyki i organizacji, omawiana pomoc przynosi korzyści działalności edukacyjnej i dlatego nie podlega konkurencji. Ponadto część wspieranych działań miała na celu ograniczenie przemocy między kibicami i działalność na rzecz lokalnych społeczności. Komisja stwierdziła, że takie działania można uznać za wkład w edukację obywatelską w szerszym sensie. Dlatego też Komisja stwierdziła, że omawiane środki są porównywalne do działalności edukacyjnej, za którą odpowiada krajowy system edukacji i która stanowi jedno z ogólnych zadań państwa<sup>(54)</sup>.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że Norweski Związek Piłki Nożnej (NFF) wskazał, iż oferowanie i organizacja zajęć sportowych dla dzieci/młodzieży w środowisku lokalnym należą

do zadań publicznych. Kluby, we współpracy z władzami lokalnymi i związkami, przyjmują na siebie znaczący obowiązek w zakresie tworzenia obiektów i organizacji działań na wszystkich poziomach. Ponadto NFF wskazał, że władze norweskie niezmiennie podkreślają pozytywny wpływ piłki nożnej jako mechanizmu inkluzji społecznej<sup>(55)</sup>.

Ponieważ, jak wskazał NFF, kluby organizują zajęcia piłkarskie dla dzieci i młodzieży, uzupełniając w ten sposób edukację w dziedzinie sportu i stwarzając kanał inkluzji i mobilności społecznej, Urząd uznaje, że rekreacyjne zajęcia piłkarskie organizowane przez Bryne FK mogą być uznane za zadania realizowane w interesie ogólnym, podobne do działalności edukacyjnej. Działalność taka nie jest zatem działalnością gospodarczą w rozumieniu postanowień Porozumienia EOG dotyczących pomocy państwa.

Wobec powyższego Urząd stwierdza, że w odniesieniu do działalności innej niż działalność związana z zawodową piłką nożną Bryne FK nie można uznać za przedsiębiorstwo w kontekście reguł pomocy państwa.

#### c) Brak korzyści dla działalności gospodarczej klubu

Komisja Europejska stwierdziła, że w przypadku gdy klub sportowy prowadzi działalność gospodarczą oraz działalność niezaliczaną do działalności gospodarczej, pomoc państwa nie występuje, jeżeli klub, prowadząc odrębną księgowość, zagwarantuje, że nie powstaną żadne korzyści dla działalności gospodarczej<sup>(56)</sup>. Kolejnym krokiem w ocenie musi być zatem stwierdzenie, czy korzyść polegająca na przeniesieniu własności nieruchomości za cenę poniżej szacowanej ceny rynkowej przyniosła korzyści gospodarczej działalności klubu.

Na początek należy podkreślić, że w momencie transakcji klub składał się z dwóch podmiotów prawnych, mianowicie Bryne FK i Bryne Fotball ASA. Podział zadań i relacje ekonomiczne pomiędzy tymi dwoma podmiotami zostały określone w umowie o współpracy zawartej przez klub i spółkę w 2000 r.

Na mocy umowy o współpracy pomiędzy tymi dwoma podmiotami spółka Bryne Fotball ASA była odpowiedzialna za prowadzenie takiej działalności gospodarczej, jak: zawieranie umów o sponsoring, sprzedaż praw medialnych i telewizyjnych, udostępnianie przestrzeni reklamowej na stadionie, sprzedaż i licencjonowanie akcesoriów dla kibiców, komercyjne wykorzystanie zawodników oraz nazwy i logo klubu, sprzedaż biletów na miejscowe mecze klubu oraz zawieranie umów dotyczących działalności związanej z grą bingo (punkt 2.1).

<sup>(51)</sup> Nr referencyjny 485026 (uwagi Bryne FK).

<sup>(52)</sup> Sprawa 13-76, *Donà przeciwko Mantero*, [1976] Rec. 1333, pkt 12.

<sup>(53)</sup> Nr referencyjny 485026 (uwagi Bryne Fotballklubb).

<sup>(54)</sup> Sprawa N 118/00 *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels* (Francja).

<sup>(55)</sup> Nr referencyjny 484855, uwagi Norweskiego Związku Piłki Nożnej z dnia 3 lipca 2008 r.

<sup>(56)</sup> Zob. decyzja Komisji w sprawie N 118/00, cytowana powyżej.

Z drugiej strony, Bryne FK był odpowiedzialny za wszelkie działania sportowe, w tym treningi i mecze, wszelkie urzędowe obowiązki wymagane przepisami NFF, różne działania związane z gromadzeniem funduszy na działalność klubu niezwiązaną z zawodową piłką nożną oraz eksploatację stadionu, z wyjątkiem działalności reklamowej.

Pomimo że Bryne FK formalnie był pracodawcą zawodowych piłkarzy i personelu pomocniczego oraz oficjalną stroną umów dotyczących sprzedaży, zakupu i wypożyczania zawodników, wszelkie związane z tym zobowiązania finansowe<sup>(57)</sup> były ponoszone przez Bryne Fotball ASA. Ponadto wszelkie zyski netto po pokryciu wydatków finansowych pozostawały w spółce Bryne Fotball ASA (punkt 4.2). Wreszcie, pracownicy administracyjni byli zatrudniani i opłacani przez spółkę Bryne Fotball ASA (punkt 5.1).

Na mocy umowy za stadion jako taki odpowiedzialny był Bryne FK. Spółka Bryne Fotball ASA miała płacić Bryne FK łączną kwotę 150 000 NOK rocznie za użytkowanie stadionu plus 10 000 NOK za każdy oficjalny mecz (punkt 4.2). Spółka Bryne Fotball ASA miała również płacić Bryne FK roczną opłatę za prawo wykorzystywania nazwy i logo klubu oraz komercyjne wykorzystanie zawodników (punkt 4.3). Klub Bryne FK miał również otrzymywać wynagrodzenie, w przypadku gdy drużyna zawodowa wykorzystywała majątek będący własnością Bryne FK, na przykład stadion oraz nazwę i logo klubu. W informacjach przekazanych do Urzędu Bryne FK utrzymuje, że była to opłata oparta o wycenę rynkową, pomimo że klub nie przedstawił żadnej dokumentacji dotyczącej wyliczenia tej opłaty.

Na mocy umowy o współpracy można było stwierdzić, że Bryne FK prowadzi dodatkowe działania polegające na gromadzeniu środków, w szczególności dzierżawę stadionu oraz nazwy i logo klubu na rzecz Bryne Fotball ASA. Charakter tych działań z zasady zakłada, że mogą się one odbywać w warunkach rynkowych w konkurencji z innymi podmiotami, wchodząc tym samym w zakres definicji działalności gospodarczej. Jednakże w omawianym przypadku skutek opłat wnoszonych przez spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością za wykorzystywanie stadionu oraz nazwy i logo klubu miał być taki, aby skutecznie zagwarantować, że żadne fundusze przeznaczone na rekreacyjne zajęcia piłkarskie nie będą przenoszone na działalność związaną z zawodową piłką nożną. Dlatego też wydaje się, że przychody osiągane przez Bryne FK dzięki takiemu ustaleniu były kierowane z powrotem na działania niezwiązane z zawodową piłką nożną prowadzone w ramach Bryne FK.

Jak wykazano powyżej, wszelkie koszty związane z drużyną zawodową były pokrywane przez Bryne Fotball ASA, a w przypadkach gdy drużyna zawodowa wykorzystuje majątek należący do Bryne FK, klub powinien otrzymywać stosowne wynagrodzenie. Należy również zwrócić uwagę, że wszelkie działania komercyjne (na przykład działalność reklamowa itp.) związane

z zawodową piłką nożną są prowadzone w ramach Bryne Fotball ASA<sup>(58)</sup>. Jak wspomniano powyżej, na mocy umowy z gminą Time, teren stadionu przekazany został Bryne FK, a nie Bryne Fotball ASA. W tych okolicznościach Urząd przyjmuje pogląd, że umowa o współpracy gwarantuje, iż ewentualna pomoc przyznana Bryne FK nie przyniosła korzyści działalności związanej z zawodową piłką nożną ani żadnym działaniom komercyjnym z nią związanym, ponieważ księgowość związana z tą działalnością była prowadzona oddzielnie od księgowości Bryne FK.

Ponadto Urząd zwraca uwagę, że Bryne FK stwierdził, że cała jego własna działalność ma miejsce na terenie stadionu, a ramach tej działalności działalność niezwiązana z zawodową piłką nożną stanowi aż 89 %. Oznacza to, że nieruchomość jest przede wszystkim wykorzystywana na własną, podstawową działalność klubu, tj. oferowanie rekreacyjnych zajęć związanych z piłką nożną w społeczności lokalnej, przede wszystkim dla dzieci i młodzieży.

W takich okolicznościach Urząd uznaje, że generująca przychody działalność Bryne FK ma jednoznacznie charakter instrumentalny i pomocniczy w stosunku do głównego przedmiotu działalności klubu<sup>(59)</sup>.

Dodatkowo, w szczególności w odniesieniu do dzierżawy stadionu piłkarskiego, Urząd podkreśla, że opisywany stadion ma ograniczoną liczbę miejsc i nie znajduje się w większym ośrodku miejskim. Dlatego wydaje się, że użytkowanie stadionu nie wzbudzało znacznego zainteresowania wśród podmiotów innych niż Bryne Fotball ASA; mogło generować skromne przychody i, w konsekwencji, mogło być przedmiotem ograniczonego zainteresowania dla nastawionych na zysk inwestorów prywatnych. Co istotne, operat spółki OPAK wyraźnie wskazuje, że przy stadionie nie ma żadnych terenów komercyjnych – obszar stadionu nie konkuruje z centrami handlowymi ani budynkami biurowymi w okolicy.

Wiosną 2004 r., tj. około pół roku po transakcji, Bryne Fotball ASA zakończyła działalność, a działalność związana z zawodową piłką nożną została przeniesiona do Bryne FK. Ponadto Bryne FK potwierdził, że klub nie prowadzi oddzielnej księgowości dla różnych typów działalności w ramach klubu.

<sup>(58)</sup> Umowa o współpracy obowiązująca w tamtym czasie wskazywała, że to Bryne Fotball ASA, nie Bryne FK, była odpowiedzialna za umowy o sponsoring, sprzedaż praw medialnych i telewizyjnych, udostępnianie przestrzeni reklamowej na stadionie, sprzedaż i licencjonowanie akcesoriów dla kibiców oraz komercyjne wykorzystanie zawodników oraz nazwy i logo klubu. Bryne Fotball ASA była również odpowiedzialna za sprzedaż biletów na mecze na własnym boisku. Jeżeli chodzi o sprzedaż i kupno zawodowych zawodników, pomimo że było to ujęte wśród zadań i obowiązków Bryne FK w punkcie 2.5 umowy, to Bryne Fotball ASA była odpowiedzialna za zapłatę ceny zakupu i wynagrodzenia zawodników. Wydaje się zatem, że w momencie transakcji działalność uznawana przez Urząd za działalność mającą charakter gospodarczy i mogącą wpłynąć na wymianę handlową i konkurencję na terenie EOG odbywała się w ramach Bryne Fotball ASA.

<sup>(59)</sup> Sprawa Komisji N 558/05 – Wsparcie dla zakładów aktywności zawodowej (Polska). Ponadto sprawa N 234/07 – Wspieranie działań badawczych, rozwojowych i innowacyjnych (Hiszpania), pkt 38, także wskazuje, że organizacje badawcze, dla których działalność gospodarcza nie jest podstawowym przedmiotem działalności, mogą mimo to wykonywać na rzecz przedsiębiorstw badania za wynagrodzeniem, nie będąc jednocześnie uznanymi za przedsiębiorstwa w kontekście reguł pomocy państwa.

<sup>(57)</sup> Zobowiązania te dotyczą w szczególności zapłaty ceny zakupu, wynagrodzenia i innych uposażeń zawodników, trenerów i personelu pomocniczego. Spółka miała też opłacać składki na ubezpieczenie społeczne pracowników, pokrywać koszty zakupu i konserwacji sprzętu; koszty weekendów szkoleniowych; koszty podróży ponoszone w związku z meczami i treningami wyjazdowymi, a także kosztu wynajmu boisk i obiektów.

Ponieważ przekazanie nieruchomości jest transakcją jednorazową, powyższa ocena uwzględnia strukturę klubu w momencie transakcji. Ocena ewentualnych skutków ubocznych dla gospodarczej działalności klubu po połączeniu byłaby uzasadniona, w przypadku gdyby pojawiła się jakakolwiek oznaka, że ciąg wydarzeń miał w rzeczywistości na celu obejście reguł pomocy państwa poprzez przeniesienie korzyści ekonomicznej za pośrednictwem podmiotu niekomercyjnego. W analizowanym przypadku Urząd nie dysponuje informacjami, które wskazywałyby, że późniejsze połączenie Bryne FK i Bryne Fotball ASA zostało zaplanowane w momencie przekazania nieruchomości, że w jakikolwiek sposób było powiązane z nabyciem przez klub tych gruntów lub że w jakikolwiek sposób było zaaranżowane w celu obejścia reguł EOG dotyczących pomocy państwa.

Dlatego też Urząd stwierdza, że pomoc przyznana Bryne FK poprzez przekazanie gruntów, na których zbudowano stadion, nie przyniosła korzyści działalności gospodarczej klubu.

#### 4.3. WNIOSEK DOTYCZĄCY PRZENIESIENIA TYTUŁÓW WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI NR 2/70 I 2/32 NA RZECZ BRYNE FK

W świetle powyższych ustaleń Urząd stwierdza, że przeniesienie nieruchomości na Bryne FK nie wiązało się z udzieleniem pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

#### 5. WNIOSEK

Na podstawie powyższej oceny Urząd stwierdza, że nie da się wykazać, iż którakolwiek z trzech transakcji będących przedmiotem niniejszej decyzji wiązała się z udzieleniem pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Urząd Nadzoru EFTA uznaje, że sprzedaż przez gminę Time nieruchomości zarejestrowanych pod numerami 1/151, 1/301 i 1/630 (sprzedaż spółce Grunnsteinen), nieruchomości numer 4/165 (sprzedaż spółce Bryne Industripark AS) oraz nieruchomości numer 2/72 i 2/32 (sprzedaż na rzecz Bryne FK) nie stanowiła pomocy państwa w rozumieniu art. 61 Porozumienia EOG.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Norwegii.

#### Artykuł 3

Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2009 r.

*W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA*

Per SANDERUD  
Przewodniczący

Kristján A. STEFÁNSSON  
Członek Kolegium











## CENY PRENUMERATY w 2011 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

### Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm)

**Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.**

**Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>**

