

# Uradni list

## Evropske unije

L 123



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 54

12. maj 2011

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

## UREDBE

- ★ **Izvedbena uredba Sveta (EU) št. 453/2011 z dne 4. maja 2011 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz furfuraldehida s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 1225/2009** ..... 1
- ★ **Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema <sup>(1)</sup>** ..... 11
- Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 455/2011 z dne 11. maja 2011 o določitvi pavšalnih uvoznih vrednosti za določitev vhodne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave ..... 68
- Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 456/2011 z dne 11. maja 2011 o spremembi reprezentativnih cen in dodatnih uvoznih dajatev za nekatere proizvode v sektorju sladkorja, določenih z Uredbo (EU) št. 867/2010, za tržno leto 2010/11 ..... 70

Cena: 4 EUR

(Nadaljevanje na naslednji strani)

<sup>(1)</sup> Besedilo velja za EGP

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

IV *Akti, sprejeti pred 1. decembrom 2009 v skladu s Pogodbo ES, Pogodbo EU in Pogodbo Euratom*

- ★ **Odločba Nadzornega organa Efte št. 343/09/COL z dne 23. julija 2009 o nepremičninskih transakcijah občine Time glede parcel številka 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/7, 2/32 (Norveška) 72**

## II

(Nezakonodajni akti)

## UREDBE

## IZVEDBENA UREDBA SVETA (EU) št. 453/2011

z dne 4. maja 2011

**o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz furfuraldehida s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 1225/2009**

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

- (3) Svet je aprila 2005 po pregledu zaradi izteka ukrepa z Uredbo (ES) št. 639/2005 <sup>(4)</sup> podaljšal ukrepe za nadaljnjih pet let.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1225/2009 z dne 30. novembra 2009 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske skupnosti <sup>(1)</sup> („osnovna uredba“), zlasti člena 11(2) in (5) ter 9(4) Uredbe,

ob upoštevanju predloga, ki ga je po posvetovanju s Svetovnim odborom predložila Evropska komisija („Komisija“),

ob upoštevanju naslednjega:

## A. POSTOPEK

## 1. Veljavni ukrepi

- (1) Svet je po protidampinški preiskavi („prvotna preiskava“) z Uredbo (ES) št. 95/95 <sup>(2)</sup> uvedel dokončno protidampinško dajatev v obliki posebne dajatve na uvoz furfuraldehida s poreklom iz Ljudske republike Kitajske („LRK“) („dokončni protidampinški ukrepi“). Posebna stopnja dajatve znaša 352 EUR na tona.
- (2) Na podlagi vmesnega pregleda, ki se je začel maja 1997 na zahtevo kitajskega izvoznika, so bili ukrepi z Uredbo (ES) št. 2722/1999 <sup>(3)</sup> ohranjeni za nadaljnja štiri leta.

## 2. Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepa

- (4) Po objavi obvestila o bližnjem izteku <sup>(5)</sup> veljavnih dokončnih protidampinških ukrepov je Komisija 28. januarja 2010 prejela zahtevek za začetek pregleda zaradi izteka teh ukrepov v skladu s členom 11(2) osnovne uredbe. Zahtevek sta vložila dva proizvajalca Unije, in sicer Lenzing AG in Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („vložnika“), ki predstavljata večji delež, v tem primeru več kot 50 %, celotne proizvodnje furfuraldehida v Uniji.

- (5) Zahtevek je bil utemeljen s tem, da bi iztek ukrepov verjetno povzročil nadaljevanje dampa in ponovitev škode za industrijo Unije.

## 3. Začetek pregleda zaradi izteka ukrepa

- (6) Po ugotovitvi, da obstajajo zadostni dokazi za začetek pregleda zaradi izteka ukrepa, in posvetovanju s svetovnim odborom je Komisija 27. aprila 2010 z obvestilom, objavljenim v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(6)</sup> („obvestilo o začetku“), napovedala začetek pregleda zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) osnovne uredbe.

<sup>(1)</sup> UL L 343, 22.12.2009, str. 51.

<sup>(2)</sup> UL L 15, 21.1.1995, str. 11.

<sup>(3)</sup> UL L 328, 22.12.1999, str. 1.

<sup>(4)</sup> UL L 107, 28.4.2005, str. 1.

<sup>(5)</sup> UL C 16, 22.1.2010, str. 40.

<sup>(6)</sup> UL C 107, 27.4.2010, str. 10.

#### 4. Preiskava

##### 4.1 Obdobje preiskave

- (7) Preiskava v zvezi z verjetnostjo nadaljevanja dampa je zajela obdobje od 1. aprila 2009 do 31. marca 2010 („obdobje preiskave v zvezi s pregledom“ ali „OPP“). Proučitev gibanj, pomembnih za oceno verjetnosti ponovitve škode, je zajela obdobje od 1. januarja 2007 do konca obdobja preiskave v zvezi s pregledom („obravnavano obdobje“).

##### 4.2 Strani, ki jih zadeva ta preiskava

- (8) Komisija je o začetku pregleda zaradi izteka ukrepa uradno obvestila vložnika, proizvajalce izvoznike v zadevni državi, uvoznike, uporabnike, za katere je znano, da jih to zadeva, in predstavnike zadevne države.
- (9) Zainteresirane strani so imele možnost, da pisno izrazijo svoja stališča in zahtevajo zaslišanje v roku iz obvestila o začetku. Vsem zainteresiranim stranem, ki so zahtevale zaslišanje in dokazale, da zanj obstajajo posebni razlogi, je bilo zaslišanje odobreno.

##### 4.3 Vzorčenje

- (10) Zaradi zelo velikega števila proizvajalcev izvoznikov v LRK se je zdelo primerno, da se v skladu s členom 17 osnovne uredbe prouči, ali je treba uporabiti vzorčenje. Da bi Komisija lahko ugotovila, ali je vzorčenje potrebno, in v tem primeru izbrala vzorec, so bile navedene strani pozvane, naj se v 15 dneh po začetku pregleda javijo Komisiji in ji predložijo zahtevane informacije iz obvestila o začetku. Ker se za sodelovanje ni javil noben proizvajalec izvoznik, vzorčenje ni bilo potrebno.

##### 4.4 Preverjanje prejetih informacij

- (11) Komisija je poslala vprašalnike vsem stranem, za katere je bilo znano, da jih to zadeva, in tistim, ki so se javile v roku iz obvestila o začetku.
- (12) Odgovore na vprašalnik je prejela od obeh proizvajalcev Unije, enega uvoznika/uporabnika in enega proizvajalca v primerljivi državi, Argentini. V sedanjih preiskavi ni sodeloval noben kitajski proizvajalec izvoznik.

- (13) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so bile po njenem mnenju potrebne za ugotovitev verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve dampa in posledične škode ter za ugotovitev interesa Unije. Preveritveni obiski so bili opravljeni v prostorih naslednjih zainteresiranih strani:

(a) proizvajalca Unije:

— Lenzing AG, („Lenzing“), Avstrija,

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

(b) nepovezan uvoznik/uporabnik:

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

#### B. ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK

##### 1. Zadevni izdelek

- (14) Izdelek, ki ga zadeva ta pregled, je enak kot v prvotni preiskavi in poznejših pregledih iz uvodnih izjav 2 in 3, tj. furfuraldehid s poreklom iz LRK, trenutno uvrščen v oznako KN 2932 12 00 („zadevni izdelek“). Furfuraldehid je poznan tudi kot 2-furaldehid ali furfural.

- (15) Furfuraldehid je svetlorumena tekočina z značilnim ostrim vonjem, ki se pridobiva s predelavo različnih tipov kmetijskih odpadkov. Furfuraldehid ima dva glavna načina uporabe: kot izbirno topilo pri rafiniranju nafte za proizvodnjo mazalnih olj in kot surovina za predelavo v furfuralalkohol, ki se uporablja za izdelavo sintetične smole za livarske modele.

##### 2. Podobni izdelek

- (16) Tako kot prejšnje preiskave je tudi ta potrdila, da imajo furfuraldehid, izdelan v LRK in izvažen v Evropsko unijo, furfuraldehid, izdelan in prodajan na domačem trgu primerljive države Argentine, ter furfuraldehid, izdelan in prodajan v Uniji s strani proizvajalcev Unije, enake osnovne fizikalne in kemične lastnosti ter enako osnovno uporabo. Zato se štejejo za podobne izdelke v smislu člena 1(4) osnovne uredbe.

#### C. VERJETNOST NADALJEVANJA DAMPINGA

- (17) V skladu s členom 11(2) osnovne uredbe je bilo proučeno, ali obstaja verjetnost, da bi iztek obstoječih ukrepov povzročil nadaljevanje ali ponovitev dampa.

## 1. Splošne opombe

- (18) Pri preiskavi ni sodeloval noben od 34 znanih kitajskih proizvajalcev izvoznikov, s katerimi je bil vzpostavljen stik na začetku, pa tudi noben od njih ni posredoval informacij. Zato so morale ugotovitve o verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve dampa temeljiti na razpoložljivih dejstvih, zlasti na podatkih sodelujočega uvoznika/industrijskega uporabnika, Eurostatovih podatkih, uradnih statističnih podatkih LRK o izvozu ter na informacijah iz zahteve za pregled.

## 2. Primerljiva država

- (19) Glede na to, da je gospodarstvo LRK v tranziciji in da je bilo treba v skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe določiti normalno vrednost na podlagi cene ali konstruirane vrednosti v ustrezni tretji državi s tržnim gospodarstvom („primerljiva država“) ali cene, ki velja pri izvozu iz primerljive države v druge države, vključno z Unijo, kadar to ni mogoče, pa na kateri koli drugi razumni podlagi, vključno s ceno, ki se je dejansko plačevala ali se plačuje v Uniji za podobni izdelek in je po potrebi ustrezno prilagojena, da vključuje razumno stopnjo dobička.
- (20) Kot v prvotni preiskavi je bila v obvestilu o začetku kot primerljiva država za določitev normalne vrednosti predlagana Argentina. Po objavi obvestila o začetku ni prispela nobena pripomba v zvezi s predlagano primerljivo državo.
- (21) Pri preiskavi je z izpolnitvijo vprašalnika sodeloval en proizvajalec furfuraldehida v Argentini. V preiskavi je bilo ugotovljeno, da v Argentini obstaja konkurenčni trg za furfuraldehid, pri čemer približno 90 % trga oskrbujejo lokalni proizvajalci, ostalo pa je uvoz iz tretjih držav. Obseg proizvodnje v Argentini predstavlja več kot 70 % obsega kitajskega izvoza zadevnega izdelka v Unijo za aktivno oplemenitenje. Argentinski trg se je tako štel za dovolj reprezentativnega za določitev normalne vrednosti za LRK.
- (22) Tako kot v prvotni preiskavi je bilo ugotovljeno, da Argentina predstavlja primerno primerljivo državo v skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe.

## 3. Damping uvoza v OPP

### 3.1 Normalna vrednost

- (23) V skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe je bila normalna vrednost določena na podlagi informacij,

prejetih od sodelujočega proizvajalca v primerljivi državi, tj. na podlagi cen, ki so se plačevale ali se plačujejo s strani nepovezanih strank na domačem trgu Argentine, saj je bilo ugotovljeno, da je do teh prodaj prišlo v običajnem poteku trgovine.

- (24) Posledično je bila normalna vrednost določena kot tehtano povprečje domačih prodajnih cen za nepovezane stranke s strani sodelujočega proizvajalca v Argentini.

- (25) Najprej je bilo ugotovljeno, ali je celotna domača prodaja podobnega izdelka neodvisnim strankam reprezentativna v skladu s členom 2(2) osnovne uredbe, tj. ali zajema vsaj 5 % celotnega obsega prodaje zadevnega izdelka, ki se izvažajo v Unijo. Domača prodaja sodelujočega proizvajalca v Argentini se je v OPP štela za dovolj reprezentativno.

- (26) Komisija je nato proučila, ali se domača prodaja podobnega izdelka lahko šteje za prodajo v običajnem poteku trgovine v skladu s členom 2(4) osnovne uredbe. To je bilo izvedeno tako, da se je za podobni izdelek, ki se prodaja na argentinskem trgu, določil delež dobičkonosne domače prodaje neodvisnim strankam v OPP. Ker je bila celotna prodaja podobnega izdelka v OPP dobičkonosna, je normalna vrednost temeljila na tehtanem povprečju celotne domače prodaje.

### 3.2 Izvozna cena

- (27) Ker pri preiskavi ni sodeloval nobeden od kitajskih izvoznikov v Unijo, so bile izvozne cene določene na podlagi razpoložljivih dejstev. Ugotovljeno je bilo, da so najprimernejša osnova informacije sodelujočega uvoznika in Eurostatovi podatki v zvezi z uvozom zadevnega izdelka v Unijo. Čeprav je ta uvoz večinoma potekal v okviru postopka aktivnega oplemenitenja (PAO) (kitajski furfuraldehid se je predelal v furfuralkohol za izvoz), ni bilo razlogov za domnevo, da ni ustrezna osnova za določitev izvoznih cen.

### 3.3 Primerjava

- (28) Za zagotovitev pošteno primerjave med normalno vrednostjo in izvozno ceno ter v skladu s členom 2(10) osnovne uredbe so se v obliki prilagoditve ustrezno upoštevale nekatere razlike pri transportu in zavarovanju, ki so vplivale na cene in primerljivost cen.

### 3.4 Stopnja dampainga

- (29) V skladu s členom 2(11) osnovne uredbe je bila stopnja dampainga določena na osnovi primerjave med tehtano povprečno normalno vrednostjo in tehtanim povprečjem izvoznih cen pri enaki stopnji trgovine. Ta primerjava je pokazala znaten dampaing.

### 4. Razvoj uvoza v primeru razveljavitve ukrepov

- (30) Poleg analize obstoja dampainga v OPP je bila proučena verjetnost nadaljevanja dampainga v primeru razveljavitve ukrepov. Ker pri tej preiskavi ni sodeloval noben proizvajalec izvoznik v LRK, zaključki temeljijo na dostopnih dejstvih v skladu s členom 18 osnovne uredbe, to je na informacijah sodelujočega uvoznika, Eurostatovih podatkih, uradnih statističnih podatkih LRK o izvozu ter na zahtevku za pregled.
- (31) V zvezi s tem so bili analizirani naslednji dejavniki: razvoj uvoza v Unijo iz LRK v okviru PAO, razvoj kitajskega uvoza v tretje države in prosta zmogljivost kitajskih proizvajalcev.

#### 4.1 Razvoj uvoza iz LRK

- (32) Glede na uradne kitajske statistične podatke o izvozu se je v obravnavanem obdobju skupni svetovni izvoz zadevnega izdelka iz LRK povečal za 117 %. To povečanje so večinoma absorbirali ameriški trg in drugi trgi tretjih držav.
- (33) Glede izvoza v Unijo je treba opozoriti, da Eurostatovi podatki in preverjeni podatki o uvozu kažejo, da je bilo v OPP 99,9 % celotnega uvoza zadevnega izdelka v Unijo izvedenega za aktivno oplemenitenje, ostalega 0,1 % pa za prosti promet. V letih 2007 in 2008 uvoza za prosti promet ni bilo. Za popolnost podatkov je bil pri celotnem obsegu uvoza upoštevan uvoz za prosti promet, vendar se je štelo, da je podrobna analiza razvoja cen tega uvoza zaradi njegovega zanemarljivega obsega nepomembna.
- (34) Obseg uvoza v okviru PAO in v prostem prometu se je med letom 2007 in OPP zmanjšal za 67 %, kar je sovpadlo s 24-odstotnim zmanjšanjem potrošnje na trgu Unije, kot je navedeno v uvodni izjavi 45. Kitajski furfuraldehid, uvožen v okviru PAO, je bil predelan v furfuralalkohol, ta pa se je izvozil. Informacij o tem, kako se je uvoz za prosti promet uporabljal v Uniji, ni

na voljo, vendar se lahko upravičeno domneva, da bi se v primeru razveljavitve ukrepov vsaj del zdajšnjega uvoza v okviru PAO lahko uvozil za prosti promet kot furfuraldehid ali kot končni izdelek/izdelek na koncu proizvodne verige (furfuralalkohol), ki se prodaja na trgu Unije.

- (35) V obdobju med letom 2007 in OPP so se cene kitajskega izvoza na trgih razlikovale. V tem obdobju se je uvozna cena v Unijo močno zmanjšala (za 11 %), na drugih izvoznih trgih pa se je zvišala za približno 10 %. Vendar je treba opozoriti, da so bile v OPP cene za trg ZDA na približno isti ravni kot za uvoz v Unijo, glede na kitajske statistične podatke o izvozu pa je bil uvoz na druge trge dražji za približno 19 % za tono. Glede na to, da je zadevni izdelek zelo homogen, je take cenovne razlike mogoče pojasniti z namerno cenovno strategijo kitajskih izvoznikov, ki dobijo višje cene in večji dobiček na trgih z manj konkurence kot na trgih, kot sta Unija in ZDA, kjer so cene nižje. Glede na to, da je uvoz v Unijo in ZDA obsegal 46 % celotnega kitajskega izvoza, je mogoče ugotoviti, da bi se v primeru izteka ukrepov ta cenovna razlika lahko ohranjala za nadaljevanje dampainga vsaj na trgu Unije.

#### 4.2. Prosta zmogljivost izvoznikov

- (36) Ker je o kitajski industriji furfuraldehida na voljo malo javnih informacij, naslednji zaključki večinoma temeljijo na informacijah iz zahteve za pregled.
- (37) Zahteva za pregled zaradi izteka ukrepa navaja, da kitajska proizvodnja stalno narašča od leta 1999 in da je leta 2009 obseg proizvodnje dosegel približno 320 000 ton. Kitajska naj bi imela 94-odstotno stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti, kar pomeni, da neizkoriščene zmogljivosti LRK letno znašajo približno 20 000 ton, tj. približno polovico celotne potrošnje v Uniji. Trenutno naj bi v LRK delovalo več kot 200 tovarn, ki izdelujejo furfuraldehid, od katerih jih vedno več tudi izvažata.
- (38) Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da je v primeru ukinitve ukrepov mogoče pričakovati, da bi uvoz zadevnega izdelka iz LRK vstopal na trg Unije zunaj PAO v znatnih količinah in bi bil po vsej verjetnosti še naprej dampinški.

### 5. Sklepna ugotovitev v zvezi z verjetnostjo nadaljevanja dampainga

- (39) Glede na veliko proizvodno zmogljivost, ki je na voljo v LRK, zmožnost kitajskih proizvajalcev, da hitro povečajo obseg proizvodnje in ga usmerijo v izvoz, ter glede na cene navedenega izvoza je upravičeno domnevati, da bi bila posledica razveljavitve ukrepov nadaljevanje uvoza iz LRK v Unijo zunaj PAO.
- (40) Na zdajšnje izvozne cene v okviru PAO protidampinške dajatve ni. Zato se lahko šteje, da take cene nakazujejo tudi prihodnje ravni cen v primeru razveljavitve ukrepov. V zvezi s tem je bilo ugotovljeno, da so bile kitajske izvozne cene v okviru PAO dampinške in v OPP nelojalno znižale cene proizvajalcev Unije za 11 %, kot je navedeno v uvodni izjavi 69.
- (41) Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da se blago iz LRK še vedno izvažata po dampinških cenah in da bi se damping na trgu Unije ob razveljavitvi sedanjih protidampinških ukrepov verjetno nadaljeval.

### D. OPREDELITEV INDUSTRIJE UNIJE

- (42) Industrijo Unije sestavljata dve družbi: Lenzing AG (Avstrija) in Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenija), ki v OP skupaj predstavljata 100 % proizvodnje zadevnega izdelka v Uniji. Obe družbi sta izpolnili vprašalnik in v celoti sodelovali pri preiskavi. Na tej podlagi oba proizvajalca Unije predstavljata industrijo Unije v smislu členov 4(1) in 5(4) osnovne uredbe. Zaradi zaupnosti so podatki o uspešnosti industrije Unije navedeni samo v indeksirani obliki.
- (43) V primerjavi s prvotno preiskavo se je industrija Unije močno spremenila: Furfural Español S.A., zdaj Nutrafur, španski proizvajalec, ki je leta 1994 vložil prvotno pritožbo, je s proizvodnjo prenehal oktobra 2008. Nutrafur, ki podpira sedanji zahtevek za pregled, v tem postopku ni sodeloval. Vendar družba Nutrafur na trgu še vedno posluje kot trgovec, ki zadevni izdelek kupuje od nekdanjih konkurentov iz Unije. Številke o proizvodnji družbe Nutrafur v letih 2007 in 2008, navedene v zahtevku, so bile vključene v potrošnjo na trgu Unije.

### E. RAZMERE NA TRGU UNIJE

#### 1. Potrošnja na trgu Unije

- (44) Potrošnja furfuraldehida v Uniji je bila ugotovljena s preverjenimi podatki uvoznika International Furan Chemicals BV („IFC“) in Eurostata, in sicer na podlagi obsega prodaje industrije Unije na trgu Unije (vključno s prodajo družbe Nutrafur, ko je ta še vedno proizvajala furfuraldehid), uvoza v okviru PAO iz LRK ter uvoza iz drugih tretjih držav v prosti promet. Ker Eurostat zaradi

zaupnosti ne razkriva celotnih podatkov, so bili Eurostatovi podatki uporabljeni samo za uvoz iz drugih tretjih držav razen LRK in Dominikanske republike, ker je IFC edini uvoznik furfuraldehida iz teh virov.

- (45) Na podlagi tega se je v obravnavanem obdobju potrošnja Unije zmanjšala za 24 %, in sicer z 48 534 ton v letu 2007 na 36 725 ton v OPP.

Tabela 1 – Potrošnja Unije

Leto	2007	2008	2009	OPP
V tonah	48 534	45 738	38 175	36 725
Indeks (2007 = 100)	100	94	79	76
Letno gibanje		- 6	- 15	- 3

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki industrije Unije in družbe IFC, zahtevek za pregled in Eurostat.

### 2. Uvoz iz LRK

#### 2.1 Obseg, tržni delež in cene

- (46) Glede na kitajske statistične podatke o izvozu je bil v OPP kitajski uvoz za prosti promet zanemarljiv (2,5 tone), večina kitajskega uvoza pa je potekala v okviru PAO. Obseg kitajskega uvoza v okviru PAO se je zmanjšal z 8 264 ton v letu 2007 na 2 749 ton v OPP, tj. za 67 %. Leta 2008 je kitajski uvoz v okviru PAO dosegel najvišjo raven približno 10 000 ton, ki se je v naslednjih letih zmanjševala. V obravnavanem obdobju se je kitajski tržni delež v okviru PAO zmanjšal s 17 % na 8 %, to je za 9 odstotnih točk.
- (47) Kitajska cena v okviru PAO se je zmanjšala za 12 % s 774 EUR v letu 2007 na 685 EUR v OPP.

Tabela 2 – Uvoz iz LRK

Leto	2007	2008	2009	OPP
V tonah	8 264	10 002	5 159	2 749
Indeks (2007 = 100)	100	121	62	33
Letno gibanje		21	- 59	- 29
Tržni delež	17 %	22 %	14 %	7 %
Cena, EUR/tono	774	1 014	690	685
Indeks (2007 = 100)	100	131	89	88

Vir: preverjen izpolnjen vprašalnik družbe IFC.



### 3. Obseg uvoza in uvozne cene iz drugih tretjih držav

- (48) Treba je opozoriti, da tako kot v prvotni preiskavi celotni uvoz iz Dominikanske republike predstavlja pošiljke matične družbe njeni evropski podružnici za proizvodnjo furfuralkohola. Tako so cene, ki se uporabljajo pri teh transakcijah, transferne cene med povezanima družbama in niso odražale dejanskih tržnih cen. Po Eurostatovih podatkih se je obseg uvoza furfuraldehida v Unijo iz držav razen LRK skupaj s povprečnimi cenami spreminjal na naslednji način:

**Tabela 3 – Uvoz v Unijo iz Dominikanske republike**

Leto	2007	2008	2009	OPP
V tonah	32 003	27 662	24 996	25 959
Indeks (2007 = 100)	100	86	78	81
Letno gibanje		- 14	- 8	3
Tržni delež	66 %	60 %	65 %	71 %
Cena, EUR/tono	809	982	582	670
Indeks (2007 = 100)	100	121	72	83

**Tabela 4 – Uvoz v Unijo iz drugih tretjih držav**

Leto	2007	2008	2009	OPP
V tonah	1 687	1 583	1 226	1 158
Indeks (2007 = 100)	100	94	73	69
Letno gibanje		- 6	- 21	- 4
Tržni delež	3 %	3 %	3 %	3 %
Cena, EUR/tono	800	997	632	621
Indeks (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) V obravnavanem obdobju se je obseg uvoza furfuraldehida iz Dominikanske republike in vseh drugih tretjih držav močno zmanjšal za 19 % oziroma 31 %. Kljub zmanjšanju uvoza iz Dominikanske republike pa se je njen tržni delež povečal s 66 % na 71 %. Vendar je ves ta uvoz potekal v okviru proizvodnje furfuralkohola s strani evropske podružnice proizvajalca v Dominikanski republiki. Tako so bile cene teh transakcij transferne cene med povezanima družbama in morda ne odražajo dejanskih tržnih cen.

#### 3.1 Obseg izvoza in izvozne cene iz LRK v druge tretje države

- (50) V obravnavanem obdobju se je obseg izvoza povečal za 105 % (kar je v OPP enako približno 9 % celotne prodaje v Unijo). Treba je opozoriti, da je v OPP izvoz IU v druge

tretje države potekal po nizkih cenah. To se lahko pojasni s konkurenco zaradi velikih količin kitajskega furfuraldehida po nizkih cenah v drugih tretjih državah.

**Tabela 5 – Obseg izvoza in izvozne cene industrije Unije v druge tretje države**

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	136	211	205
Letno gibanje		36	75	- 6
Cene – indeks (2007 = 100)	100	114	88	82
Letno gibanje		14	- 26	- 6

### 4. Gospodarski položaj industrije Unije

- (51) Gospodarski položaj industrije Unije, tj. družb Lenzing in Tanin, je analiziran v nadaljevanju.

#### 4.1 Proizvodnja

- (52) V obravnavanem obdobju se je skupna proizvodnja zadevnega izdelka s strani industrije Unije povečala za 14 %.

**Tabela 6 – Proizvodnja Unije**

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	109	114	114
Letno gibanje		9	5	0

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

#### 4.2 Proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

- (53) Skupna proizvodna zmogljivost industrije Unije je v obravnavanem obdobju ostala nespremenjena. Izkoriščenost zmogljivosti industrije Unije se je povečala za 12 odstotnih točk s 85 % na 97 %, kar pomeni, da je bila proizvodna zmogljivost izkoriščena skoraj v celoti.

**Tabela 7 – Zmogljivost Unije**

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	100	100	100
Izkoriščenost zmogljivosti	85 %	92 %	96 %	97 %

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.



## 4.3 Raven zalog

- (54) Iz navedene tabele je razvidno, da se je raven zalog industrije Unije v obravnavanem obdobju povečala za 26 %. Povečanje zalog je bilo znatno zlasti med letoma 2007 in 2008, ko so se zaloge povečale za 193 %.

Tabela 8 – Zaloge

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	293	165	126
Letno gibanje		193	-128	-40

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

## 4.4 Obseg prodaje in tržni delež

- (55) Prodaja industrije Unije nepovezanim strankam na trgu Unije se je v OPP povečala za 13 %. Po povečanju prodaje se je tržni delež industrije Unije v obravnavanem obdobju povečal za 5 odstotnih točk.

Tabela 9 – Obseg prodaje in tržni delež Unije

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	100	112	113
Obseg tržnega deleža	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

## 4.5 Povprečne prodajne cene

- (56) V obravnavanem obdobju so se povprečne prodajne cene, ki jih je industrija Unije zaračunavala na trgu Unije, znižale za 1 %. Leta 2008 so povprečne prodajne cene dosegle najvišjo raven s povečanjem za 11 %, vendar so se naslednje leto hitro znižale. Rahlo znižanje prodajnih cen je treba obravnavati glede na 5-odstotno povečanje proizvodnih stroškov na enoto, ki ga IU ni mogla upoštevati.

Tabela 10 – Povprečna prodajna cena v Uniji

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	111	98	99
Letno gibanje		11	-13	1

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

## 4.6 Povprečni proizvodni stroški

- (57) V obravnavanem obdobju so se povprečni proizvodni stroški povečali za 5 %, večinoma zaradi povečanja zaposlenosti in s tem povezanega povečanja skupnih stroškov dela.

Tabela 11 – Povprečni proizvodni stroški

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks (2007 = 100)	100	105	105	105
Letno gibanje		5	0	0

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

## 4.7 Dobičkonosnost in denarni tok

- (58) V obravnavanem obdobju se je dobiček industrije Unije znatno zmanjšal skupaj z denarnim tokom, ki se je zmanjšal za 56 %. To je bila posledica pritiska na prodajne cene kljub povečanju proizvodnje in prodaje.

Tabela 12 – Dobičkonosnost in denarni tok

Leto	2007	2008	2009	OPP
Dobičkonosnost – indeks (2007 = 100)	100	175	-7	-4
Letno gibanje		75	-182	3
Denarni tok – indeks (2007 = 100)	100	144	49	44
Letno gibanje		44	-95	-5

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

## 4.8 Naložbe, donosnost naložb in sposobnost zbiranja kapitala

- (59) Med letom 2007 in OPP so naložbe upadle za 95 %. Donosnost naložb, izražena kot dobiček/izguba zadevnega izdelka glede na neto knjigovodsko vrednost naložb, se je v obravnavanem obdobju znatno zmanjšala in se razvijala enako kot dobičkonosnost. Zaradi zmanjšanja donosnosti in denarnih tokov se je sposobnost vložnikov glede zbiranja kapitala v obravnavanem obdobju občutno zmanjšala. To zmanjšanje je jasno razvidno tudi iz investicij vložnikov, ki so se v obravnavanem obdobju zmanjšale za 95 %.

Tabela 13 – Naložbe in donosnost naložb

Leto	2007	2008	2009	OPP
Indeks naložb (2007 = 100)	100	61	2	5
Letno gibanje		-39	-59	3
Indeks donosnosti naložb (2007 = 100)	100	196	-7	-4
Letno gibanje		96	-203	3

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

#### 4.9 Zaposlenost in produktivnost

- (60) V obravnavanem obdobju se je stopnja zaposlenosti v industriji Unije povečala za 8 %. Produktivnost, merjena s proizvodnjo (v tonah) na zaposlenega, se je povečala za 6 %. Vendar so skupni stroški dela v obravnavanem obdobju narasli za 16 %.

**Tabela 14 – Zaposlenost in produktivnost**

Leto	2007	2008	2009	OPP
Zaposlenost – indeks	100	109	109	108
Produktivnost (ton/zaposlenega) – indeks	100	100	105	106
Stroški dela – indeks	100	114	115	116

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki proizvajalcev Unije.

#### 4.10 Višina stopnje dampa

- (61) Glede na obseg, tržni delež in cene dampinškega uvoza iz LRK se vpliv dejanskih stopenj dampa na industrijo Unije ne more šteti za zanemarljivega.

#### 4.11 Okrevanje od učinkov dampa

- (62) Kot kaže pozitiven razvoj večine navedenih kazalcev, je finančni položaj industrije Unije v obravnavanem obdobju delno okreval od škodljivih učinkov dampinškega uvoza s poreklom iz LRK.

#### 4.12 Rast

- (63) Medtem ko se je potrošnja Unije v obravnavanem obdobju zvišala za 24 %, so se proizvodnja industrije Unije, obseg prodaje in tržni delež v istem obdobju zmanjšali. Obenem se je zmanjšal tudi obseg in tržni delež izvoza iz LRK. Vendar bi bili lahko ukrepi v določeni meri koristni za industrijo Unije, ker zaradi kitajskega pritiska na prodajne cene ni imela dobička niti ni dosegla ciljnega dobička.

### 5. Sklepna ugotovitev v zvezi z gospodarskim položajem industrije Unije

- (64) Furfuraldehid iz Dominikanske republike ni na voljo na prostem trgu Unije. Tako niso bili ugotovljeni znaki, da bi ta uvoz prispeval k negotovemu položaju industrije Unije. V zvezi z uvozom iz drugih tretjih držav je treba opozoriti, da se je njegov obseg močno zmanjšal na tako raven, da se njegov učinek ne more šteti za pomembnega, tudi če je potekal po zelo nizkih cenah.

- (65) Ukrepi proti LRK so imeli pozitiven učinek na gospodarski položaj industrije Unije, saj je bil iz večine kazalcev razviden pozitiven razvoj: povečali so se proizvodnja, obseg prodaje in vrednost prodaje. Kljub zmanjšanju potrošnje je IU uspelo povečati tržni delež. Vendar pa se je v OPP močno zmanjšala dobičkonosnost. IU ni mogla doseči ciljnega dobička, ki je bil v prvotni preiskavi za zagotovitev njenega razvoja določen v višini 5 %. Zato se ugotovi, da je IU utrpela znatno škodo v smislu člena 3(5) osnovne uredbe in da je njen gospodarski položaj še vedno negotov.

### F. VERJETNOST PONOVIŠKE ŠKODE

- (66) V uvodnih izjavah 39 in 40 je ugotovljeno, da bo iztek ukrepov verjetno povzročil znatno povečanje dampinškega izvoza iz LRK v Unijo.

- (67) Kot je bilo navedeno, imajo kitajski proizvajalci možnosti, da v primeru razveljavitve ukrepov preusmerijo velik obseg izvoza na trg Unije. Glede na zahtevek za pregled je kitajska proizvodna zmogljivost leta 2009 dosegla 320 000 ton, prosta zmogljivost pa znaša vsaj 20 000 ton. Poleg tega se zdi, da drugi izvozni trgi, kot so Japonska, Tajska in ZDA, ne bi mogli absorbirati te proste zmogljivosti, ki bi bila zato najverjetneje usmerjena na trg Unije.

- (68) Glede cen je treba opozoriti, da kitajski statistični podatki o izvozu kažejo, da je bila cena izvoza zadevnega izdelka v ZDA podobna ceni izvoza v Unijo v okviru PAO. Cene kitajskega izvoza na druge izvozne trge so bile višje.

- (69) Vendar je glede na to, da so kitajske cene nelojalno znižale cene industrije Unije za 11 %, verjetno, da bodo v primeru izteka ukrepov kitajski proizvajalci nadaljevali s svojimi praksami, da bi ponovno pridobili izgubljeni tržni delež. Tako obnašanje bi poleg njihove sposobnosti, da na trg Unije dostavijo znatne količine zadevnega izdelka, imelo zelo negativen učinek na industrijo Unije, zlasti na njeno dobičkonosnost.

- (70) Na podlagi navedenega se ugotovi, da bi razveljavitve ukrepov najverjetneje vodila k ponovnemu pojavu škode zaradi dampinškega uvoza iz LRK.

### G. INTERES UNIJE

#### 1. Uvodna opomba

- (71) V skladu s členom 21 osnovne uredbe je bilo proučeno, ali bi bila ohranitev obstoječih protidampinških ukrepov v nasprotju z interesom Unije kot celote.

(72) Opredelitev interesa Unije je temeljila na oceni vseh različnih vpletenih interesov, tj. interesa industrije Unije, uvoznikov/trgovcev pa tudi uporabnikov in dobaviteljev zadevnega izdelka.

(73) V prejšnjih preiskavah se sprejetje ukrepov ni štelo za nasprotno interesom Unije. Poleg tega je sedanja preiskava pregled zaradi izteka ukrepa, zato se v njej proučuje položaj, v katerem veljajo protidampinški ukrepi.

(74) Na podlagi tega je bilo proučeno, ali kljub ugotovitvi, da obstaja verjetnost nadaljevanja dampa in ponovitve škode, obstajajo tehtni razlogi za ugotovitev, da ohranitev ukrepov v tem primeru ni v interesu Unije.

## 2. Interes industrije Unije

(75) Industrija Unije se je izkazala kot uspešna industrija, ki je sposobna preživeti in se prilagajati spremenljivim pogojem na trgu. To je bilo zlasti potrjeno s pozitivnim razvojem proizvodnje in prodaje ob upadajoči potrošnji v Uniji. Vendar zaradi velikega pritiska na prodajne cene gibanje dobičkonosnosti ni moglo biti enako pozitivno.

(76) Glede na obstoječo prosto zmogljivost za furfuraldehid v LRK in dejstvo, da drugi izvozni trgi (npr. Japonska, Tajska in ZDA) navedene proste zmogljivosti ne morejo absorbirati, bi v primeru izteka ukrepov kitajski proizvajalci najverjetneje poskušali ponovno pridobiti izgubljeni tržni delež z nadaljevanjem dampskega obnašanja na trgu Unije.

(77) Kot je bilo navedeno v uvodnih izjavah od 65 do 68, bi se položaj industrije Unije brez nadaljevanja protidampinških ukrepov najverjetneje močno poslabšal zaradi nizkocenovnega dampskega izvoza.

## 3. Interes uvoznikov

(78) Pri postopku je sodeloval samo en proizvajalec v EU: IFC, družba s sedežem na Nizozemskem in v lasti proizvajalca furfuraldehida v Dominikanski republiki. IFC je edini aktivni uvoznik furfuraldehida v Uniji, nekaj drugih družb pa zadevni izdelek uvažajo samo občasno. IFC je glavni akter na trgu furfuraldehida (in furfuralkohola) v Uniji, saj predstavlja približno 80 % potrošnje v Uniji. IFC uvažajo iz Dominikanske republike, iz LRK v okviru PAO in iz drugih tretjih držav. IFC je tudi glavna stranka industrije Unije, ki odkupi približno 32 % njene skupne prodaje. TFC, povezana družba IFC v Gelu (Belgija), nato predela kupljeni furfuraldehid v furfuralkohol.

(79) Ta uvoznik je glede postopka precej nevtralen, ker bi po eni strani želel dostop do kitajskega furfuraldehida brez omejitev in bremena izpolnjevanja carinskih zahtev za PAO, po drugi strani pa bi želel ohranitev industrije Unije, da bi lahko hitro priskrbel zadevni izdelek. Poleg tega nadaljevanje ukrepov odstrani konkurenco z uvozom matičnega proizvajalca v Dominikanski republiki in utrdi obvladovanje trgov furfuraldehida in furfuralkohola (vključno s PAO) s strani skupine v Uniji.

## 4. Interes uporabnikov

(80) Komisija je poslala vprašalnik sedemindvajsetim industrijskim uporabnikom furfuraldehida. V postopku so sodelovali samo trije proizvajalci, vendar vir njihovega furfuraldehida ni bila LRK, temveč so ga kupovali neposredno od IU. Za te uporabnike je pomembnost furfuraldehida pri njihovem poslovanju, rafiniranju nafte ali industriji mazalnih olj zanemarljiva. Zato menijo, da jih protidampinški ukrepi ne bi posebno prizadeli.

## 5. Sklepna ugotovitev v zvezi z interesom Unije

(81) Glede na navedeno se ugotovi, da ni tehtnih razlogov, ki bi nasprotovali ohranitvi sedanjih protidampinških ukrepov.

## H. PROTIDAMPINŠKI UKREPI

(82) Vse strani so bile obveščene o osnovnih dejstvih in premislekih, na podlagi katerih se je nameravala priporočiti ohranitev obstoječih ukrepov. Določeno je bilo tudi obdobje, v katerem so lahko predložile svoja stališča v zvezi s tem razkritjem. Zadevne predložene pripombe so bile analizirane, vendar niso vodile k spremembi osnovnih dejstev in premislekov, na podlagi katerih je bila sprejeta odločitev, da se protidampinški ukrepi ohranijo.

(83) Iz navedenega sledi, kakor je določeno v členu 11(2) osnovne uredbe, da je treba ohraniti protidampinške ukrepe, ki so bili z Uredbo (ES) št. 639/2005 uvedeni na uvoz furfuraldehida s poreklom iz LRK. Te ukrepe predstavlja posebna dajatev.

(84) Glede na to, da je bila ta posebna dajatev določena na podlagi ugotovitev iz prvotne preiskave leta 1995 in nikoli ni bila revidirana, se je štelo za primerno, da se oceni, ali je stopnja dajatve še ustrežna. V zvezi s tem se bo Komisija še odločila, ali bo po uradni dolžnosti začela vmesni pregled v skladu s členom 11(3) osnovne uredbe –

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

1. Uvede se dokončna protidampinška dajatev na uvoz 2-furaldehida (poznane tudi kot furfuraldehid ali furfural), ki je trenutno uvrščen pod oznako KN 2932 12 00, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.
2. Veljavna dajatev znaša 352 EUR na tono.
3. Kadar se blago pred sprostitvijo v prosti promet poškoduje in je zato dejansko plačana ali plačljiva cena sorazmerno zmanjšana zaradi določitve carinske vrednosti v skladu s členom 145 Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 z dne 2. julija

1993 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti <sup>(1)</sup>, se znesek protidampinške dajatve, izračunane na podlagi odstavka 2 tega člena, zmanjša za odstotek, ki ustreza sorazmerno zmanjšani plačani ali plačljivi ceni.

4. Če ni določeno drugače, se uporabljajo veljavni carinski predpisi.

*Člen 2*

Ta uredba začne veljati na dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 4. maja 2011

Za Svet  
Predsednik  
MARTONYI J.

---

<sup>(1)</sup> UL L 253, 11.10.1993, str. 1.

## UREDBA KOMISIJE (EU) št. 454/2011

z dne 5. maja 2011

## o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti <sup>(1)</sup> in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 2(e) Direktive 2008/57/ES je železniški sistem razdeljen na strukturne in funkcionalne podsisteme. Vsak podsistem bi moral biti zajet v tehnični specifikaciji za interoperabilnost (TSI).

(2) Z Odločbo C(2006) 124 konč. z dne 9. februarja 2007 je Komisija pooblastila Evropsko agencijo za železniški promet (Agencija) za pripravo tehničnih specifikacij za interoperabilnost v skladu z Direktivo 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti <sup>(2)</sup>. V skladu s pogoji navedenega pooblastila je bila Agencija naprošena, naj pripravi osnutek TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet. Priporočilo je predložila 31. maja 2010. To priporočilo bi po podelitvi ustreznega mandata s strani Komisije moralo biti dopolnjeno z dodatnim priporočilom, ki bi se nanašalo na tarife, izdajo vozovnic in rezervacije za domače vožnje. Pri pripravi svojega priporočila bi morala Agencija upoštevati nacionalna in tehnična razvojna dogajanja na področju inovativne izdaje vozovnic in intermodalnosti.

(3) Tehnične specifikacije za interoperabilnost so specifikacije, sprejete v skladu z Direktivo 2008/57/ES. TSI v Prilogi zajemajo podsistem v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet, da se izpolnijo bistvene zahteve in se zagotovi interoperabilnost železniškega sistema.

(4) Učinkovita medsebojna povezanost informacijskih in komunikacijskih sistemov različnih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu se šteje za pomembno, zlasti za posredovanje posodobljenih informacij in prodajo vozovnic potnikom.

(5) Namen te TSI je opredelitev postopkov in vmesnikov med vsemi vrstami udeležencev za zagotavljanje informacij in izdajo vozovnic potnikom prek splošno dostopnih tehnologij. TSI bi morala zajemati izmenjavo informacij za naslednje vidike: sisteme, ki zagotavljajo potnikom informacije pred vožnjo in med vožnjo, sisteme za rezervacije in plačila, upravljanje s prtljago, izdajo vozovnic na prodajnih mestih, prodajnih avtomatov, na vlakih, po telefonu, prek interneta ali katere koli druge splošno dostopne informacijske tehnologije, upravljanje povezav med vlaki in z drugimi vrstami prevoza.

(6) Informacije, ki se zagotavljajo potnikom, morajo biti dostopne v skladu z zahtevami Odločbe Komisije 2008/164/ES <sup>(3)</sup> z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z osebami z omejeno mobilnostjo v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti.

(7) Določbe te TSI ne bi smele prejudicirati odločitev, ki jih sprejmejo države članice v skladu s členom 2 Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(4)</sup>.

(8) Za zagotovitev uporabe te uredbe so potrebne podrobne specifikacije. Navedene specifikacije opredeljujejo sistem za izmenjavo podatkov, ki temelji na skupnih sestavnih delih in medsebojni povezanosti informacijskih in komunikacijskih sistemov ustreznih udeležencev. Poleg tega je potreben tudi opis upravljanja za razvoj, uvedbo in delovanje tega sistema ter glavni načrt za njegov razvoj in uvedbo. Ti dokumenti bodo izdelani v začetni fazi izvajanja. Za upoštevanje teh dokumentov (podrobne specifikacije, načrt upravljanja in glavni načrt) je treba TSI v poznejši fazi spremeniti.

<sup>(1)</sup> UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

<sup>(3)</sup> UL L 64, 7.3.2008, str. 72.

<sup>(4)</sup> UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

- (9) V skladu s členom 5(8) Direktive 2008/57/ES je treba tehnične dokumente, ki jih je objavila Agencija in so navedeni v tej uredbi, upoštevati kot priloge k TSI in morajo postati obvezni takoj, ko se začne TSI uporabljati.
- (10) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so usklajeni z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 29(1) Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### Člen 1

1. Tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) v zvezi z elementom „aplikacije za potniški promet“ podsistema „telematske aplikacije“ vseevropskega železniškega sistema iz člena 6(1) Direktive 2008/57/ES je določena v Prilogi I.

2. Ta TSI se uporablja za element „aplikacije za potniški promet“ podsistema „telematske aplikacije“, kakor je opredeljen v oddelku 2.5 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES.

3. Glede storitev železniškega potniškega prevoza iz tretjih držav ali v tretje države je skladnost z zahtevami te TSI odvisna od razpoložljivosti informacij od udeležencev zunaj EU, razen če dvostranski sporazumi zagotavljajo izmenjavo informacij, združljivo s TSI.

#### Člen 2

Ta TSI se izvaja v treh fazah:

- prva faza, ki določa podrobne specifikacije IT, upravljanje in glavni načrt (faza ena),
- druga faza, ki zadeva razvoj sistema za izmenjavo podatkov (faza dve), in
- končna faza, ki zadeva uvedbo sistema za izmenjavo podatkov (faza tri).

#### Člen 3

1. Evropska agencija za železniški promet na svoji spletni strani objavi in posodablja tehnične dokumente, navedene v Prilogi III. Za tehnične dokumente izvaja postopek upravljanja sprememb, kakor določa oddelek 7.5.2 Priloge I. O napredku

teh dokumentov poroča Komisiji. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29 Direktive 2008/57/ES.

2. Evropska agencija za železniški promet na svoji spletni strani objavi in posodablja referenčne datoteke, navedene v oddelku 4.2.19 Priloge I. Za te datoteke izvaja postopek upravljanja sprememb. O napredku teh dokumentov poroča Komisiji. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29 Direktive 2008/57/ES.

3. Evropska agencija za železniški promet predloži priporočila za odprte točke, navedene v Prilogi II k tej uredbi, do 31. marca 2012.

#### Člen 4

Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in Agencija podprejo dela v fazi ena, kakor je določeno v oddelku 7.2 Priloge I, z nudenjem funkcionalnih in tehničnih informacij ter strokovnega znanja.

#### Člen 5

Predstavniška telesa iz železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kakor je določeno v členu 3(2) Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(1)</sup>, skupaj s predstavnikom prodajalcev vozovnic in predstavnikom evropskih potnikov pripravijo podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt, kakor je opisano v oddelku 7 Priloge I, in jih predložijo Komisiji najpozneje eno leto po objavi te uredbe v *Uradnem listu Evropske unije*.

#### Člen 6

Države članice poskrbijo za obveščanje prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, upravljavcev postaj in prodajalcev vozovnic o tej uredbi.

#### Člen 7

Ta uredba se spremeni ob upoštevanju rezultatov faze ena, kakor je opisana v oddelku 7.2 Priloge I.

<sup>(1)</sup> UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

*Člen 8*

Ta uredba začne veljati naslednji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 5. maja 2011

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
José Manuel BARROSO

---



## PRILOGA I

## 1. UVOD

## 1.1 Tehnično področje uporabe

Ta tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) se nanaša na element „aplikacije za potniški promet“ podsistema „telematske aplikacije“ vseevropskega železniškega sistema iz člena 6(1) Direktive 2008/57/ES. Vključena je v področje delovanja iz seznama v Prilogi II k Direktivi 2008/57/ES.

## 1.2 Geografsko območje uporabe

Geografsko območje uporabe te TSI je vseevropski železniški sistem, kakor je opredeljen v členu 2(a) Direktive 2008/57/ES.

## 1.3 Vsebina te TSI

Vsebina te TSI je usklajena s členom 5 Direktive 2008/57/ES.

Ta TSI v poglavju 4 zajema tudi posebna pravila glede obratovanja in vzdrževanja za tehnično področje in geografsko območje uporabe.

## 2. OPREDELITEV PODSISTEMA/PODROČJA UPORABE

2.1 **Podsistem**

Ta TSI zajema:

- (a) funkcionalni podsistem „telematske aplikacije za potniški promet“;
- (b) del podsistema vzdrževanja v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet (tj. načine uporabe, upravljanje, posodabljanje in vzdrževanje podatkovnih baz, programske opreme in podatkovnih komunikacijskih protokolov itd.).

Vključuje zagotavljanje informacij o naslednjih vidikih:

- (a) sistemih, ki zagotavljajo potnikom informacije pred vožnjo in med vožnjo;
- (b) sisteme za rezervacije in plačila;
- (c) upravljanje prtljage;
- (d) izdajo vozovnic na prodajnih mestih ali prodajnih avtomatih ali po telefonu ali prek interneta ali katere koli druge splošno dostopne informacijske tehnologije ter na vlakih;
- (e) upravljanje povezav med vlaki in z drugimi vrstami prevoza.

2.1.1 *Zagotavljanje informacij potnikom pred vožnjo in med vožnjo*

Priloga II k Uredbi (ES) št. 1371/2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu navaja minimalne informacije, ki jih morajo potnikom zagotavljati prevozniki v železniškem prometu in/ali prodajalci vozovnic.

2.1.2 *Sistemi za rezervacije in plačila*

Informacije se bodo izmenjevale med sistemi za rezervacijo in izdajo vozovnic ter sistemi za plačila različnih prodajalcev vozovnic in prevoznikov v železniškem prometu, da potnik lahko plača vozovnice, rezervacije in dodatke za vožnjo ter storitve, ki jih je izbral.

2.1.3 *Upravljanje prtljage*

Potnikom bodo na voljo informacije v zvezi s pritožbenimi postopki za primer izgube registrirane prtljage med vožnjo. Poleg tega bodo potniki dobili informacije o pošiljanju ali prevzemanju registrirane prtljage.

2.1.4 *Izdaja vozovnic na prodajnih mestih ali avtomatih ali po telefonu ali prek interneta ali katere koli druge splošno dostopne informacijske tehnologije*

Med prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic bodo na voljo informacije, da lahko slednji izdajajo vozovnice, enotne vozovnice in dodatke ter opravljajo rezervacije, kadar so na voljo.

2.1.5 *Upravljanje povezav med vlaki in z drugimi vrstami prevoza*

Za zagotavljanje informacij drugim vrstam prevoza in izmenjavo informacij z njimi je predlagan standard.

3. BISTVENE ZAHTEVE

3.1 **Skladnost z bistvenimi zahtevami**

V skladu s členom 4(1) Direktive 2008/57/ES morajo vseevropski železniški sistem, podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjevati bistvene zahteve, določene v splošnih pogojih Priloge III k navedeni direktivi.

V okviru te TSI bo izpolnjevanje ustreznih bistvenih zahtev iz poglavja 3 te TSI za podsistem zagotovljeno z upoštevanjem specifikacij, opisanih v poglavju 4: Opis značilnosti podsistema.

3.2 **Vidiki v zvezi s splošnimi zahtevami**

Ustreznost splošnih zahtev v zvezi s podsistemom telematskih aplikacij za potniški promet je opredeljena na naslednji način:

3.2.1 *Varnost*

Bistvene zahteve v zvezi z varnostjo, ki veljajo za podsistem telematskih aplikacij za potniški promet, so: bistvene zahteve 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 Priloge III k Direktivi 2008/57/ES. Te bistvene zahteve niso pomembne za podsistem telematskih aplikacij.

3.2.2 *Zanesljivost in razpoložljivost*

Bistveno zahtevo 1.2 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

3.2.3 *Zdravje*

Bistveni zahtevi 1.3.1 in 1.3.2 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES nista pomembni za podsistem telematskih aplikacij.

3.2.4 *Varstvo okolja*

Bistvene zahteve 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 in 1.4.5 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES niso pomembne za podsistem telematskih aplikacij.

3.2.5 *Tehnična združljivost*

Bistvena zahteva 1.5 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES ni pomembna za podsistem telematskih aplikacij.

3.3 **Vidiki, ki so povezani posebej s podsistemom telematskih aplikacij za potniški promet**

Ustreznost splošnih zahtev v zvezi s podsistemom telematskih aplikacij za potniški promet je opredeljena na naslednji način:

### 3.3.1 Tehnična združljivost

Bistveno zahtevo 2.7.1 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta zlasti naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

### 3.3.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Bistveno zahtevo 2.7.2 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta zlasti naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

Vendar je ta bistvena zahteva, zlasti način uporabe za zagotavljanje učinkovitosti teh telematskih aplikacij in kakovosti storitve, podlaga za celotno TSI in ni omejena samo na prej navedena poglavja.

### 3.3.3 Zdravje

V zvezi z bistveno zahtevo 2.7.3 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES ta TSI ne navaja nobenih dodatnih zahtev k obstoječim nacionalnim in evropskim pravilom, ki se nanašajo na minimalna pravila glede ergonomije in varovanja zdravja vmesnika med temi telematskimi aplikacijami in uporabniki.

### 3.3.4 Varnost

Bistveno zahtevo 2.7.4 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

## 4. OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMA

### 4.1 Uvod

Značilnosti podsistema telematskih aplikacij za potniški promet ob upoštevanju vseh veljavnih bistvenih zahtev opisujejo osnovni parametri, ki so predstavljeni v naslednjih oddelkih.

### 4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem

#### 4.2.1 Izmenjava podatkov o voznih redih

Ta osnovni parameter določa, kako prevozniki v železniškem prometu izvajajo izmenjavo podatkov o voznih redih.

Ta osnovni parameter zagotavlja dostopnost voznih redov s podatkovnimi elementi, opredeljenimi v nadaljevanju, drugemu prevozniku v železniškem prometu, tretjim osebam in javnim organom. Ta osnovni parameter zagotavlja tudi, da vsak prevoznik v železniškem prometu poskrbi za točne in posodobljene podatke v voznem redu.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za potniški promet prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter vključuje naslednji postopek:

#### 4.2.1.1 Prevoznik v železniškem prometu zagotovi dostop do podatkov iz svojega voznega reda drugim prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi dostop do vseh podatkov v svojem voznem redu, za katere je odgovoren kot samostojni ali skupni prevoznik in so povezani s prevoznimi storitvami, ki so na voljo javnosti za nakup, tako da zagotovi dostop vsem prevoznikom v železniškem prometu, tretjim osebam in javnim organom. Prevoznik v železniškem prometu poskrbi za točnost in posodobljenost podatkov v voznem redu. Podatki iz voznega reda morajo biti na voljo vsaj dvanajst mesecev po prenehanju njihove veljavnosti.

Kadar prevoznik v železniškem prometu opravlja prevozno storitev kot eden od skupnih prevoznikov, mora skupaj z vsemi ostalimi skupnimi prevozniki poskrbeti za točnost in posodobljenost svojega dela voznega reda.

Bistvena vsebina voznega reda je:

- temeljna načela različic vlakov
- predstavitev vlaka,
- različni možni načini za predstavitev dni delovanja,
- kategorija vlaka/vrsta storitve,
- razmerja med prevoznimi storitvami,
- skupine potniških vagonov, ki so priklopljeni vlaku,
- priklapljanje na, razstavljanje iz,
- neposredne zveze (povezave do),
- neposredne zveze (sprememba številke prevoza),
- podrobnosti o prevoznih storitvah,
- postaje z omejitvami prometa,
- nočni vlaki,
- prečkanje časovnih območij,
- način oblikovanja cen in podrobnosti o rezervaciji,
- informator,
- ponudnik rezervacij,
- objekti za izvajanje storitev,
- dostopnost vlaka (skupaj s predvidenimi sedeži, rezerviranimi za invalide, prostori za invalidske vozičke, univerzalnimi spalnimi oddelki – glejte TSI za osebe z omejeno mobilnostjo 4.2.4) – glejte oddelek 4.2.6.1,
- dodatne storitve,
- zveza – čas med prevoznimi storitvami,
- seznam postaj.

Za tiste prevozne storitve, ki jih upravlja izključno posamezni prevoznik v železniškem prometu, je treba zagotoviti letni vozni red najmanj dva meseca pred začetkom njegove veljavnosti. Za ostale prevozne storitve prevoznik v železniškem prometu zagotovi vozni red čim prej.

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi razpoložljivost vseh sprememb letnega voznega reda z nizom njegovih posodobitev vsaj sedem dni pred začetkom veljavnosti sprememb. Ta obveznost velja samo, če prevoznik v železniškem prometu ve za spremembo sedem ali več dni, preden začne veljati.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati tehničnemu(-nim) dokumentu(-tom).

— B.4 (glejte Prilogo III).

#### 4.2.2 *Izmenjava podatkov o tarifah*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu izvaja izmenjavo podatkov o tarifah.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so podatki o tarifah v obliki, opredeljeni v nadaljevanju, na voljo drugim prevoznikom v železniškem prometu ali tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse tarife za potniški promet prevoznika v železniškem prometu za domačo in mednarodno prodajo ter prodajo v tujini.

Ta osnovni parameter vključuje naslednji postopek:

##### 4.2.2.1 *Prevoznik v železniškem prometu zagotovi svoje tarife drugim prevoznikom v železniškem prometu, pooblaščenim javnim organom in tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo.*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi vse svoje tarife (vključno s preglednicami prevoznin) tako, da zagotovi dostop do njih prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam, ki jih pooblasti za prodajo v skladu s sporazumi o distribuciji, ter pooblaščenim javnim organom. Prevoznik v železniškem prometu poskrbi za točnost in posodobljenost podatkov o tarifah.

Kadar prevoznik v železniškem prometu opravlja prevozno storitev kot eden od skupnih prevoznikov, mora skupaj z vsemi ostalimi skupnimi prevozniki poskrbeti za točnost in posodobljenost podatkov o tarifah.

Bistvena vsebina podatkov o tarifah, namenjenih za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, mora ustrezati opredelitvi v Prilogi IV.

Podatki o tarifah, namenjeni za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, morajo biti na voljo prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo v skladu s sporazumi o distribuciji, ter pooblaščenim javnim organom vsaj toliko prej, kolikor je predvideno v Prilogi IV.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo biti usklajene za podatke o tarifah, namenjene za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, s tehničnim(-i) dokumentom(-ti):

— B.1 (glejte Prilogo III),

— B.2 (glejte Prilogo III),

— B.3 (glejte Prilogo III).

Podatki o tarifah za domačo prodajo morajo biti na voljo prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo, ter tudi pooblaščenim javnim organom vsaj toliko prej, kolikor velja za podatke o tarifah za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije glede podatkov o tarifah za domačo prodajo morajo biti usklajene s tehničnim(-i) dokumentom(-ti), ki jih bo pripravila Agencija (glejte Prilogo II).

#### 4.2.3 *Obravnavanje informacij o kontaktnih podatkih prevoznika v železniškem prometu*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o svoji uradni spletni strani, na kateri lahko odjemalci dobijo točne informacije.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse prevoznike v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter vključuje naslednji postopek:

#### 4.2.3.1 Prevoznik v železniškem prometu zagotovi sklop podatkov o svojih kontaktnih podrobnostih

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi drugim prevoznikom v železniškem prometu, Agenciji, tretjim osebam in javnim organom sklop podatkov, ki obsegajo naziv prevoznika, oznako prevoznika in njegovo uradno spletno stran. Uradna spletna stran iz tega osnovnega parametra mora biti strojno berljiva in upoštevati smernice za dostopnost spletnih vsebin. Če prevoznik v železniškem prometu deluje v skupni poslovni enoti z drugim(-i) prevoznikom(-ki) v železniškem prometu, je treba drugim prevoznikom v železniškem prometu zagotoviti naziv skupne poslovne enote, oznake prevoznika in uradno spletno stran.

Kadar prevoznik v železniškem prometu zagotovi podatke iz svojega voznega reda drugim prevoznikom v železniškem prometu v skladu s poglavjem 4.2.1.1, mora poskrbeti, da naziv prevoznika v predloženem voznem redu ustreza nazivu prevoznika v tem sklopu podatkov. Če pride do sprememb, mora prevoznik v železniškem prometu vsebino sklopa podatkov čim prej posodobiti.

#### 4.2.4 Obravnavanje informacij v zvezi s prevoznimi pogoji

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu obravnava informacije v zvezi s prevoznimi pogoji.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so prevozni pogoji na voljo na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za potniški promet prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednji postopek:

##### 4.2.4.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi informacije v zvezi s prevoznimi pogoji

Prevoznik v železniškem prometu objavi informacije v zvezi s:

- splošnimi prevoznimi pogoji za potnike v železniškem prometu (GCC-CIV/PRR),
- svojimi prevoznimi pogoji,
- povezavo na Uredbo (ES) št. 1371/2007 z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu,
- plačilnimi sredstvi, ki jih sprejema,
- prodajnimi in poprodajnimi pogoji, zlasti za zamenjavo vozovnic in vračilo plačila zanje,
- postopki za vlaganje pritožb

vsaj na svoji uradni spletni strani. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Za prvo objavo se ta postopek opravi najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

#### 4.2.5 Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom registrirane prtljage

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o prevozu registrirane prtljage, če nudi to storitve. Če prevoznik v železniškem prometu te storitve ne nudi, mora zagotoviti informacijo, da te storitve ne nudi.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o ravnanju z registrirano prtljago.

Ta osnovni parameter nalaga naslednji postopek:

#### 4.2.5.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi pogoje za ravnanje z registrirano prtljago

Prevoznik v železniškem prometu objavi za potnike pogoje za ravnanje z registrirano prtljago, kadar nudi to storitev. Če prevoznik v železniškem prometu te storitve ne nudi, mora objaviti informacijo o tem. To informacijo je treba objaviti vsaj na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Za prvo objavo se ta postopek opravi najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

#### 4.2.6 Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom oseb z omejeno mobilnostjo (PRM) in pomočjo takim osebam

Ta osnovni parameter določa, kako mora prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic in/ali upravljavec postaje poskrbeti za zagotavljanje informacij o prevozu oseb z omejeno mobilnostjo in pomoči zanje.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o prevozu oseb z omejeno mobilnostjo in pomoči zanje. Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju prošnje za razpoložljivost/rezervacijo pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo uporablja komunikacije IT, mora biti sistem, na katerega je zahteva naslovljena, sposoben obravnavati sporočila vsaj v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.10 (glejte Prilogo III). Poleg tega mora sistem izdati številko potrdila za rezervacijo pomoči – to je bistveno za zagotovitev jamstva odjemalcu/potniku, da bo pomoč na voljo, ter za ugotovitev obveznosti in odgovornosti glede nujenja pomoči. Navedena sporočila vsebujejo vse informacije, ki jih prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic in/ali upravljavec postaje potrebuje za izdajo številke potrdila (za vsak odhod in prihod vsake vožnje) za rezervacijo pomoči osebi z omejeno mobilnostjo.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo na naslednji način: obravnavanje informacij v zvezi s prevozom oseb z omejeno mobilnostjo se uporablja za potniški promet prevoznika v železniškem prometu. Določbe tega osnovnega parametra v zvezi z elektronsko prošnjo/potrdilom se uporabljajo, če obstaja sporazum med stranko, ki zahteva storitev, in stranko, na katero je zahteva naslovljena.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

##### 4.2.6.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi informacijo o dostopnosti storitev v železniškem prometu in o pogojih dostopa do voznega parka

Prevoznik v železniškem prometu objavi naslednje podatke:

- vrste/številke vlakov in/ali številko proge (če številka vlaka ni javno dostopna), kjer je na voljo oprema za osebe z omejeno mobilnostjo,
- vrste in minimalne količine opreme za osebe z omejeno mobilnostjo v navedenih vlakih (kakor je sedež za invalidski voziček, mesto za osebe z omejeno mobilnostjo, sanitarije za osebe z omejeno mobilnostjo) pri normalnih obratovalnih pogojih,
- načini zahtevanja pomoči pri vstopanju v vlak in izstopanju iz vlaka (vključno z rokom za obvestilo osebe z omejeno mobilnostjo, naslovom, elektronskim naslovom, obratovalnim časom ter telefonsko številko urada(-dov) za pomoč osebam z omejeno mobilnostjo) v skladu s členom 24 uredbe o pravicah potnikov,
- največja dovoljena velikost in masa invalidskega vozička (vključno s telesno težo osebe z omejeno mobilnostjo),
- prevozni pogoji za spremljevalce in/ali živali,
- pogoji dostopa do postajne zgradbe in peronov, skupaj s podatkom, ali je postaja uvrščena med postaje, dostopne osebam z omejeno mobilnostjo, in ali ima osebe za pomoč osebam z omejeno mobilnostjo,



vsaj na svoji uradni spletni strani. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Za prvo objavo se ta postopek opravi najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Vse spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

4.2.6.2 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo sistemu(-mom), na katere je naslovljena

Če prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pri pošiljanju prošnje za razpoložljivost/rezervacijo pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo uporablja komunikacije IT, mora taka prošnja upoštevati ustrezne določbe.

Podlaga za možnost rezervacije pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu prošnje za razpoložljivost/rezervacijo ustreznega vlaka v zvezi z navedeno vrsto pomoči.

Glavne vrste prošenj so:

- prošnja za razpoložljivost,
- prošnja za rezervacijo,
- prošnja za delno odpoved,
- prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po prenosu prošnje odjemalca v sistem prevoznika v železniškem prometu ali prodajalca vozovnic.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.10 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi, na katere je zahteva naslovljena, sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo;
- ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem, na katerega je prošnja naslovljena, sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če obstaja posebni sporazum s sistemom, ki storitev zahteva.

4.2.6.3 Sistem, na katerega je prošnja naslovljena, pošlje odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za pomoč osebi z omejeno mobilnostjo

Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju odgovora glede razpoložljivosti/rezervacije pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo uporablja komunikacije IT, mora odgovor upoštevati pogoje tega postopka.

Če je bila prošnja za rezervacijo pomoči osebi z omejeno mobilnostjo pravilno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, na katerega je bila naslovljena, pošlje sistemu, ki pomoč zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za zahtevano vrsto pomoči.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

- odgovor glede razpoložljivosti,
- potrditev prošnje za rezervacijo,

- potrditev delne odpovedi prošnje,
- potrditev popolne odpovedi prošnje,
- negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prihajajočo prošnjo, ki jo je prejel sistem, kateremu je bila poslana v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij sporočila, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.10 (glejte Prilogo III),
- ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja sistem, ki zahteva storitev.

#### 4.2.7 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom koles*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije v zvezi s prevozom koles.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o prevozu koles. Sistem za dodelitev storitve mora biti sposoben obravnavati vsaj sporočila v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.5 (glejte prilogo III).

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo na naslednji način: obravnavanje informacij v zvezi s prevozom koles se uporablja za potniški promet prevoznika v železniškem prometu, kadar nudi prevoz koles. Določbe tega osnovnega parametra v zvezi z elektronsko prošnjo/potrdilom se uporabljajo, če med stranko, ki storitev zahteva, in stranko, ki jo dodeljuje, obstaja sporazum o nudenju storitev, po katerem se lahko tak prevoz rezervira ali se mora obvezno rezervirati.

Ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

##### 4.2.7.1 *Prevoznik v železniškem prometu objavi pogoje za ravnanje s kolesi*

Prevoznik v železniškem prometu objavi za potnike pogoje za prevoz koles, kadar nudi tak prevoz. To informacijo je treba objaviti vsaj na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu. Spletna stran mora ustrezati smernicam za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi. Ti pogoji morajo navesti vsaj

- vrste/številke vlakov ali številko proge (če številka vlaka ni javno dostopna), kjer je na voljo prevoz koles,
- posebne čase/obdobja, ko je dovoljen prevoz koles,
- prevoznine za prevoz koles,
- ali je na vlaku na voljo oziroma se zahteva posebna rezervacija prostora za skladiščenje koles (vključno z obdobjem za odpoved kolesa, obratovalnim časom, elektronskim naslovom in/ali telefonom).

Ti pogoji se prvič objavijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu na svoji uradni spletni strani vedno obdrži prejšnjo različico teh informacij.

4.2.7.2 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo za kolesa sistemu za dodeljevanje rezervacij

Podlaga za možnost rezervacije je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Če prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pri pošiljanju prošnje za razpoložljivost/rezervacijo prevoza koles uporablja komunikacije IT, morajo te komunikacije izpolnjevati zahteve tega postopka.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu, ki storitev dodeljuje, prošnje v zvezi z razpoložljivostjo/rezervacijo ustreznega vlaka za prevoz koles.

Glavne vrste prošenj za rezervacijo so:

- poizvedba glede razpoložljivosti,
- prošnja za rezervacijo,
- prošnja za delno odpoved,
- prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po tem, ko odjemalec pošlje prošnjo distribucijskemu sistemu prevoznika v železniškem prometu.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- opredelitve iz tehničnega dokumenta B.5 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi za dodeljevanje storitev sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo;
- ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem za dodeljevanje storitev sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če je sklenjen posebni sporazum z distribucijskim sistemom, ki storitev zahteva.

4.2.7.3 Sistem za dodeljevanje rezervacij pošlje odgovor o razpoložljivosti/rezervaciji za kolesa

Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju odgovora glede razpoložljivosti/rezervacije za prevoz koles uporablja komunikacije IT, mora upoštevati ustrezna navodila tega postopka.

Če je bila prošnja za rezervacijo prostorov za kolesa pravilno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, ki dodeljuje storitev, pošlje distribucijskemu sistemu, ki storitev zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za zahtevan vlak.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

- odgovor glede razpoložljivosti,
- potrditev prošnje za rezervacijo,
- potrditev delne odpovedi prošnje,
- potrditev popolne odpovedi prošnje,
- negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prošnjo, ki prispe v sistem za dodeljevanje storitve v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- informacije iz tehničnega dokumenta B.5 (glejte Prilogo III),
- ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja sistem za dodeljevanje storitev.

#### 4.2.8 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom avtomobilov*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije za prevoz avtomobilov/motornih koles (v nadaljnjem besedilu beseda „avtomobil“ obsega tudi motorna kolesa), če ga nudi.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o prevozu avtomobilov. Sistem za dodelitev storitve mora biti sposoben obravnavati vsaj sporočila v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.5 (glejte prilogo III).

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo na naslednji način: obravnavanje informacij v zvezi s prevozom avtomobilov se uporablja za potniški promet prevoznika v železniškem prometu, kadar nudi prevoz avtomobilov. Določbe tega osnovnega parametra v zvezi z elektronsko prošnjo/potrdilom se uporabljajo, če med stranko, ki storitev zahteva, in stranko, ki jo dodeli, obstaja sporazum o storitvah, po katerem se tak prevoz lahko rezervira ali se mora obvezno rezervirati.

Ta osnovni parameter se uporablja na sledeč način:

##### 4.2.8.1 *Prevoznik v železniškem prometu objavi pogoje za ravnanje z avtomobili*

Prevoznik v železniškem prometu potniku sporoči pogoje za prevoz avtomobilov, kadar nudi tak prevoz. To informacijo je treba objaviti vsaj na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Ti pogoji morajo navesti vsaj:

- vrste/številke vlakov, na katerih je na voljo prevoz avtomobilov,
- posebne čase/obdobja, ko je na voljo prevoz avtomobilov,
- standardne prevoznine za prevoz avtomobilov (skupaj s prevozninami za potnike, kadar prevoznik v železniškem prometu nudi prostor za potnike),
- posebni naslov in čas za nakladanje avtomobilov na vlak,
- posebni naslov in čas prihoda vlaka na namembno postajo,
- velikost, maso in druge omejitve za prevoz avtomobilov.

Te informacije se prvič objavijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

4.2.8.2 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo za avtomobile sistemu za rezervacije

Podlaga za možnost rezervacije je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Če prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pri pošiljanju prošenj za razpoložljivost/rezervacijo prevoza avtomobilov uporablja komunikacije IT, morajo te komunikacije upoštevati določbe, ki urejajo ta postopek.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu, ki dodeljuje storitev za ustrezní vlak, prošnje v zvezi z razpoložljivostjo/rezervacijo za prevoz avtomobilov.

Glavne vrste prošenj za rezervacijo so:

- prošnja za razpoložljivost,
- prošnja za rezervacijo,
- prošnja za delno odpoved,
- prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po tem, ko odjemalec prenese prošnjo distribucijskemu sistemu prevoznika v železniškem prometu.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi, ki dodeljujejo storitve, sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo,
- ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem, ki dodeljuje storitev, sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če obstaja posebni sporazum z distribucijskim sistemom, ki zahteva storitev.

4.2.8.3 Sistem za dodeljevanje rezervacij pošlje odgovor o razpoložljivosti/rezervaciji za avtomobile

Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju odgovorov glede razpoložljivosti/rezervacije za prevoz avtomobilov uporablja komunikacije IT, mora upoštevati pravila, določena v zvezi s tem postopkom.

Če je bila prošnja za rezervacijo avtomobilov pravilno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, ki dodeljuje storitev, pošlje distribucijskemu sistemu, ki storitev zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za zahtevan vlak.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

- odgovor glede razpoložljivosti,
- potrditev prošnje za rezervacijo,
- potrditev delne odpovedi prošnje,
- potrditev popolne odpovedi prošnje,
- negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prošnjo, ki prispe v sistem za dodeljevanje storitev v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III),

— ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja distribucijski sistem, ki storitev zahteva.

#### 4.2.9 Obravnavanje razpoložljivosti/rezervacije

Ta osnovni parameter določa način, ki ga prevozniki v železniškem prometu uporabljajo za obravnavanje rezervacij prostorov za potnike. Vse različne vrste prostorov za potnike (kakor so sedeži, ležalniki, spalniki, sedeži, rezervirani za invalidne osebe, prostori za invalidske vozičke, univerzalni spalni oddelki (glejte oddelek 4.2.4 TSI za osebe z omejeno mobilnostjo)) bodo v nadaljnjem besedilu označene kot „prostori“, če ni potreben natančnejši podatek. Rezervacije za prevoz koles, avtomobilov in za pomoč osebam z omejeno mobilnostjo so opisane v posebnih osnovnih parametrih v posebnih poglavjih.

Rezervacija prostorov lahko preprosto zadeva rezervacijo prostora poleg prevozne pogodbe ali pa je lahko del kombinirane transakcije, ki obsega prostor in prevozno pogodbo.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da si prevoznik v železniškem prometu, ki izda zahtevo za rezervacijo, in prevoznik, ki rezervacijo dodeli, izmenjata ustrezne informacije o razpoložljivosti in rezervacijah. Sistem, ki dodeljuje rezervacije, mora biti sposoben obravnavati vsaj sporočila v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.5 (glejte prilogo III).

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo, če med stranko, ki storitev zahteva, in stranko, ki storitev dodeli, obstaja sporazum o storitvah, ki se lahko rezervirajo ali se morajo obvezno rezervirati.

Ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

##### 4.2.9.1 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo sistemu za dodeljevanje rezervacij

Podlaga za možnost rezervacije je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu, ki storitev dodeljuje, prošnje za razpoložljivost/rezervacijo navedene vrste prostora v zvezi z ustreznim vlakom.

Glavne vrste prošenj za rezervacijo so:

— poizvedba glede razpoložljivosti,

— prošnja za rezervacijo,

— prošnja za delno odpoved,

— prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po tem, ko odjemalec prenese prošnjo distribucijskemu sistemu prevoznika v železniškem prometu.

Podatkovni elementi in informacije v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- elemente, določene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi, ki dodeljuje storitev, sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo;
- ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem, ki dodeljuje storitev, sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če obstaja posebni sporazum z distribucijskim sistemom, ki zahteva storitev.

#### 4.2.9.2 Sistem za dodeljevanje rezervacij pošlje odgovor o razpoložljivosti/rezervaciji

Če je bila prošnja za rezervacijo prostorov veljavno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, ki storitev dodeljuje, pošlje distribucijskemu sistemu, ki storitev zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacij za zahtevan vlak.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

- odgovor glede razpoložljivosti,
- potrditev prošnje za rezervacijo,
- potrditev delne odpovedi prošnje,
- potrditev popolne odpovedi prošnje,
- nadomestni predlog,
- negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prošnjo, ki prispe v sistem za dodeljevanje storitve v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

- elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III),
- ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja distribucijski sistem, ki storitev zahteva.

#### 4.2.10 Obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov

Ta osnovni parameter določa način, ki ga prevoznik v železniškem prometu, ki dodeljuje storitev, uporablja za zagotavljanje varnostnih elementov za distribucijo svojih proizvodov.

Ta osnovni parameter mora zagotoviti, da prevozniki v železniškem prometu in potniki od prevoznika v železniškem prometu, ki dodeljuje storitev, v ustreznem času dobijo varnostne informacije in reference, potrebne za različne vrste vozovnic.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

##### 4.2.10.1 Sistem, ki dodeljuje storitev, ustvari varnostni element za elektronsko dostavo

Če prevoznik v železniškem prometu izda vozovnico/rezervacijo, ki je skladna s CIV (Konvencija o prevozu potnikov in prtljage po železnici), osebje prodajnega mesta za železniške vozovnice/agencije/posrednika ali distribucijski sistem prevoznika v železniškem prometu izdela varnostno informacijo, ki jo je treba vključiti v vozovnico/rezervacijo.

Ta postopek se opravi takoj, ko so bili podatki o stanju rezervacije in prodajni transakciji uspešno poslani distribucijskemu sistemu dogovorjenih prevoznikov v železniškem prometu.



Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati:

- standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov, ki se pripravlja. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.10.2 Sistem, ki dodeljuje storitev, izdelava referenčno številko spisa za prevoznika v železniškem prometu za elektronsko dostavo

Če prevoznik v železniškem prometu izda vozovnico/rezervacijo, ki je skladna s CIV, osebje prodajnega mesta za železniške vozovnice/agencije/posrednika ali distribucijski sistem prevoznika v železniškem prometu izdelava referenčno številko spisa za priključitev vozovnice/rezervacije in vnese vse informacije v zvezi z vozovnico v lastni distribucijski sistem.

Ta postopek se opravi takoj, ko so bili podatki o stanju rezervacije in prodajni transakciji uspešno poslani distribucijskemu sistemu dogovorjenih prevoznikov v železniškem prometu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati:

- standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov, ki se pripravlja. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.10.3 Sistem, ki dodeljuje storitev, izdelava referenčno številko spisa potnika za elektronsko dostavo

Če prevoznik v železniškem prometu izda vozovnico/rezervacijo, ki je skladna s CIV, osebje prodajnega mesta za železniške vozovnice/agencije/posrednika ali distribucijski sistem prevoznika v železniškem prometu izdelava referenčno številko spisa in jo vnese na vozovnico/rezervacijo.

Ta postopek se opravi takoj, ko so bili podatki o stanju rezervacije in prodajni transakciji uspešno poslani distribucijskemu sistemu dogovorjenih prevoznikov v železniškem prometu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati:

- standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov, ki se pripravlja. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.11 *Izročitev proizvoda odjemalcu po tem, ko ga je kupil (izpolnitev)*

Ta osnovni parameter določa vse možne neposredne in posredne načine izpolnjevanja, ki so povezani z vozovnico in/ali rezervacijo ter vrsto medija (npr. papir).

Ta osnovni parameter zagotavlja, da izdajatelj ali prodajalec vozovnic izdaja vozovnice v skladu s standardi, ki zagotavljajo interoperabilnost med prevozniki v železniškem prometu. Prevozniki v železniškem prometu uporabljajo za izdajanje vozovnic za mednarodno prodajo in prodajo v tujini vsaj eno vrsto izpolnitve, navedeno v poglavju 4.2.11.1 Izpolnjevanje – neposredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini in poglavju 4.2.11.2 Izpolnjevanje – posredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo vsaj v zvezi s tarifami za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

4.2.11.1 *Izpolnjevanje – neposredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini*

Ta postopek je alternativa postopku 4.2.11.2 Izpolnjevanje – posredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

Prevozniki v železniškem prometu morajo sprejeti vsaj vozovnice v skladu z opredelitvijo v tehničnem dokumentu B.6 (glejte Prilogo III), razen kadar vozovnica ni ustrezna za začetno vožnjo, kadar ima prevoznik v železniškem prometu tehten razlog za sum goljufije in kadar se vozovnica ne uporablja v skladu s pogoji prevoza iz poglavja 4.2.4.

Glavne vrste izdanih vozovnic so navedene v tehničnem dokumentu B.6 Priloge III:

- vozovnica in rezervacija,
- samo vozovnica,
- samo rezervacija,
- dodatki,
- nadgradnja,
- sprememba načrta potovanja,
- vstopni kupon,
- posebne prevoznine v povezavi z nacionalnimi železniškimi karticami,
- skupinska vozovnica,
- različne vrste mednarodnih železniških vozovnic,
- kupon za vozilo s spremstvom,
- potovalni vavčer za nadomestilo.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati tehnični(-ne) dokument(-e):

- B.6 (glejte Prilogo III).

#### 4.2.11.2 Izpolnjevanje – posredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini

Ta postopek je alternativa postopku 4.2.11.1 Izpolnjevanje – neposredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

Če prevoznik v železniškem prometu prodaja s posrednim izpolnjevanjem na enega od naslednjih načinov, mora uporabljati naslednje standarde:

- elektronsko dostavo, ki je skladna s CIV (vozovnica ob odhodu),
- vnos na seznam (elektronska vozovnica „Manifest On List“), ki je skladen s CIV,
- s CIV skladno vozovnico A4, dostavljeno prek elektronske pošte.

Glavne vrste navedenih izdanih vozovnic so:

- odprta vozovnica (samo vožnja),
- odprta vozovnica + rezervacija (vožnja in rezervacija),
- odprta vozovnica + dodatek (vožnja in dodatek),
- odprta vozovnica + rezervacija + dodatek (vožnja, rezervacija in dodatek),
- vozovnica s skupno ceno (vožnja in rezervacija).

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati naslednji(-je) tehnični(-ne) dokument(-e):

- B.6 (glejte Prilogo III),
- B.7 (glejte Prilogo III),
- Standard za evropsko „vozovnico ob odhodu“ in evropski „vnos na seznam“ („Manifest On List“) je v pripravi. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

#### 4.2.11.3 Izpolnjevanje – neposredno – domača prodaja

To je odprta točka (glejte Prilogo II).

#### 4.2.11.4 Izpolnjevanje – posredno – domača prodaja

To je odprta točka (glejte Prilogo II).

#### 4.2.12 Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju postaje

Ta osnovni parameter določa, kako upravljavec postaje zagotavlja odjemalcu informacije o vožnji vlaka na območju postaje.

Določbe se uporabljajo samo, če so bili sistemi za zvočna obvestila in/ali prikaze obnovljeni, bistveno izboljšani ali na novo nameščeni.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo vsaj v zvezi s postajami, na katerih ustavljajo vlaki v mednarodnem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

##### 4.2.12.1 Upravljavec postaje obvesti odjemalce na postaji

V zvezi z informacijami o odhodih vlakov upravljavci postaj zagotovijo odjemalcem na postaji naslednje informacije o odhodih vlakov:

- vrsto in/ali številko vlaka,
- namembno(-ne) postajo(-je)
- po potrebi pa tudi vmesno(-ne) postajo(-je),
- peron ali tir,
- predviden čas odhoda.

V primeru odklona od teh informacij za odhajajoče vlake morajo upravljavci postaj na postajah zagotoviti vsaj naslednje informacije o vlakih:

- vrsto in/ali številko vlaka,
- namembno(-ne) postajo(-je)
- predviden čas odhoda,
- odklon od načrta.

V zvezi z informacijami o ustavljenih vlakih mora upravljavec postaje zagotoviti vsaj naslednje informacije o vlaku:

- začetno(-ne) postajo(-je),
- čas prihoda na postajo, kjer se vožnja prekine,
- vrsto in/ali številko vlaka,
- peron ali tir prihoda.

V primeru odklona za ustavljene vlake mora upravljavec postaje za take vlake zagotoviti vsaj naslednje informacije:

- vrsto in/ali številko vlaka,
- začetno(-ne) postajo(-je)
- predviden čas prihoda,
- odklon od načrta.

Odkloni od načrta obsegajo:

- bistvene zamude,
- spremembo tira ali perona,
- popolno ali delno odpoved vlaka,
- preusmeritev vlaka.

Upravljavec postaje se v skladu s sporazumi s prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture odloči o:

- vrsti informacijskega sistema (prikaz in/ali zvočna obvestila),
- času zagotovitve informacij,
- mestu na postaji, kjer bo nameščen informacijski sistem.

Informacije o odklonih morajo upravljavcu postaje pravočasno zagotoviti prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture v skladu s pogodbami.

#### 4.2.13 *Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju vozila*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o vožnji vlaka v vozilu.

Določbe se uporabljajo za nov ali obnovljen ali nadgrajen železniški vozni park, če so informacijski sistemi (zvočna obvestila in/ali prikazi) obnovljeni ali nameščeni.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo vsaj za vlake v mednarodnem prometu.

Ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

#### 4.2.13.1 Prevoznik v železniškem prometu obvesti potnike na vlaku

Prevozniki v železniškem prometu potnikom na vlaku sporočijo:

— Na odhodni postaji in glavnih vmesnih postajah:

— vrsto in/ali številko vlaka,

— končno(-ne) postajo(-je),

— po potrebi tudi vmesne postaje,

— bistveno zamudo,

— razloge za zamudo, če so znani.

Pred prihodom na vse vmesne postaje:

— naslednjo postajo (ime postaje).

Pred prihodom na glavno vmesno postajo in končno postajo:

— naslednjo postajo (ime postaje),

— predviden čas prihoda,

— ocenjen čas prihoda in/ali druge informacije o zamudi,

— naslednje glavne povezovalne storitve (po lastni presoji prevoznika v železniškem prometu).

Prevoznik v železniškem prometu odloča o:

— vrsti informacijskega sistema (prikaz in/ali zvočna obvestila),

— času zagotovitve informacij,

— mestu na vlaku, kjer bodo nameščene informacijske naprave.

#### 4.2.14 Priprava vlaka

Ta osnovni parameter določa način, ki ga mora uporabiti prevoznik v železniškem prometu za obveščanje upravljavca infrastrukture, da je vlak pripravljen za uporabo omrežja, kadar so opravljene naloge v zvezi z odhodom vlaka, določene v poglavju 4.2.3.3 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa (OPE), ali kadar se je spremenila številka vlaka.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse vlake prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

##### 4.2.14.1 Sporočilo „Vlak je pripravljen“ za vse vlake

Prevoznik v železniškem prometu pošlje upravljavcu infrastrukture sporočilo „Vlak je pripravljen“ vsakokrat, ko je vlak prvič pripravljen za uporabo omrežja, razen kadar upravljavec infrastrukture v skladu z nacionalnimi pravili sprejme vozni red kot sporočilo „Vlak je pripravljen“. V tem primeru prevoznik v železniškem prometu čim prej obvesti upravljavca infrastrukture in po potrebi tudi upravljavca postaje, kadar vlak ni pripravljen.

Sporočila obsegajo vsaj:

- številko vlaka in/ali vlakovne poti,
- navedbo o pripravljenosti vlaka, ki navaja, da je vlak pripravljen za vožnjo.

Drugi elementi, kot so:

- izhodiščna točka vlakovne poti in čas, za katerega je bila pot zaprosena,
- končno točko vlakovne poti in čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti v namembni kraj,

se lahko pošljejo v istem sporočilu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj sporočilu „Vlak je pripravljen“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke sklenile posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.15 *Informacije o vožnji in napoved vožnje vlaka*

Ta osnovni parameter določa informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka. Predpisati mora, kako je treba voditi dialog med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu ter med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem postaje, da se izmenjujejo informacije in napovedi o vožnji vlaka.

Ta osnovni parameter določa, kako mora upravljavec infrastrukture ob primernem času poslati informacije o vožnji vlaka prevozniku v železniškem prometu in naslednjemu sosednjemu upravljavcu infrastrukture, ki je vključena v vožnjo vlaka.

Informacije o vožnji vlaka so namenjene za zagotavljanje podrobnosti o sedanjem stanju vlaka na pogodbeno dogovorjenih točkah javljanja.

Napoved vožnje vlaka se uporablja za zagotavljanje informacij o ocenjenem času na pogodbeno dogovorjenih točkah javljanja. Upravljavec infrastrukture pošlje to sporočilo prevozniku v železniškem prometu in sosednjemu upravljavcu infrastrukture, vključene v vožnjo. Prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture pošljejo informacije o napovedi vožnje vlaka upravljavcu postaje v ustreznem času v skladu s pogodbo.

Pogodba o vlakovni poti določa točke javljanja za vožnjo vlaka.

Ta osnovni parameter opisuje vsebino sporočila, vendar ne predpisuje postopka za pridobivanje napovedi za vožnjo vlaka.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse vlake prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

#### 4.2.15.1 Informacije o vožnji vlaka za vse vlake

Upravljaec infrastrukture pošlje sporočilo „Informacija o vožnji vlaka“ prevozniku v železniškem prometu. Ta postopek se opravi takoj, ko vlak doseže pogodbeno dogovorjene točke javljanja, na katerih je treba sporočiti informacije o vožnji vlaka. Dogovorjena točka javljanja je lahko med drugim tudi točka primopredaje, postaja ali končna postaja vlaka.

Sporočilo obsega vsaj:

- številko vlaka in/ali vlakovne poti (identifikacija vlaka),
- načrtovan in dejanski čas na dogovorjeni točki javljanja,
- identifikacijo točke javljanja,
- stanje vlaka na točki javljanja (prijod, odhod, prehod, odhod z začetne postaje, prihod na končno postajo).

Drugi elementi, kot so:

- delta odklon od rezerviranega načrtovanega časa (v minutah),
- razlog za zamudo, če je na voljo,

se lahko pošljejo v istem sporočilu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu z informacijo o vožnji vlaka“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.15.2 Napoved vožnje vlaka za vse vlake

Upravljaec infrastrukture pošlje sporočilo „Napoved vožnje vlaka“ prevozniku v železniškem prometu.

Ta postopek se opravi takoj, ko vlak doseže pogodbeno dogovorjene točke javljanja za sporočanje napovedi. Dogovorjena točka za napoved je med drugim lahko tudi točka primopredaje ali postaja. Napoved vožnje vlaka se lahko pošlje tudi pred začetkom vožnje vlaka. Za dodatne zamude, ki nastanejo med dvema točkama javljanja, je treba določiti prag s pogodbo med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ki mu je treba poslati začetno ali novo napoved. Če zamuda ni znana, mora upravljavec infrastrukture poslati „Sporočilo o motnjah v prevozu“ (glejte poglavje 4.2.16. Informacije o motnjah v prevozu).

Sporočilo o napovedi vožnje vlaka mora vsebovati napovedan čas za dogovorjene točke napovedi.

Prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture pošljejo informacije o napovedi vožnje vlaka upravljavcu postaje v ustreznem času v skladu s pogodbo.

Upravljaec infrastrukture pošlje to sporočilo naslednjemu sosednjemu upravljavcu infrastrukture, ki je vključen v vožnjo vlaka.

Sporočilo mora obsegati vsaj:

- številko vlaka in/ali vlakovne poti (identifikacija vlaka),
- za vsako dogovorjeno točko napovedi,
  - načrtovan in napovedan čas,
  - identifikacijo dogovorjene točke napovedi,
  - stanje vlaka na dogovorjeni točki napovedi (prijod, odhod, prehod, prihod na končno postajo).

Drugi elementi, kot so

- ocenjen delta odklon od rezerviranega načrtovanega časa (v minutah),
- prenos razloga za zamudo, če je na voljo,

se lahko pošljejo v istem sporočilu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati vsaj „Sporočilo o napovedi vožnje vlaka“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke v zvezi s tem podpisale posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.16 Informacije o motnjah v prevozu

Ta osnovni parameter določa, kako se obravnavajo informacije o motnjah v prevozu med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse vlake prevoznika v železniškem prometu.

Za obravnavanje pritožb potnikov morajo biti informacije o motnjah v prevozu na voljo prevoznikom v železniškem prometu, prodajalcem vozovnic in/ali pooblaščenim javnim organom najmanj dvanajst mesecev po prenehanju veljavnosti takih podatkov.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

##### 4.2.16.1 Splošne opombe

Prevoznik v železniškem prometu obvesti upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlakov, kakor je opredeljeno v poglavju 4.2.3.3.2 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Če je vožnja vlaka prekinjena, upravljavec infrastrukture pošlje sporočilo „Vožnja vlaka prekinjena“, kakor je navedeno v nadaljevanju.

##### 4.2.16.2 Sporočilo Vožnja vlaka prekinjena za vse vlake

Če je vožnja vlaka prekinjena, upravljavec infrastrukture pošlje to sporočilo sosednjemu upravljavcu infrastrukture in prevozniku(-kom) v železniškem prometu.

Če je dolžina zamude znana, mora upravljavec infrastrukture poslati sporočilo o napovedi vožnje vlaka (glejte poglavje 4.2.15.2 Napoved vožnje vlaka).

Najpomembnejši podatkovni elementi v tem sporočilu so:

- številka vlakovne poti in/ali vlaka (identifikacija vlaka),
- identifikacija lokacije na podlagi naslednje lokacije iz datoteke referenčnih lokacij,
- začetni čas prekinitve,
- datum in čas načrtovanega odhoda na tej lokaciji,
- oznaka, ki označuje razlog za prekinitev in/ali opis prekinitve.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu o prekinitvi vožnje vlaka“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke sklenile posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.



#### 4.2.17 Obravnavanje kratkoročnih podatkov za vlake v voznih redih

Ta osnovni parameter določa, kako je treba obravnavati prošnje za vlakovne poti v kratkem roku med „stranko, ki zahteva dostop do omrežja“ („AP“) in upravljavcem infrastrukture. Te zahteve veljajo za vse prošnje za vlakovne poti v kratkem roku.

Ta osnovni parameter ne vključuje vprašanj upravljanja prometa. Časovna meja med kratkoročnimi vlakovnimi potmi in spremembami vlakovnih poti zaradi upravljanja prometa se določi z lokalnimi sporazumi. Kadar gre za prevozne potrebe v kratkem roku (npr. posebni vlak, dodatni vlak), mora biti možno zahtevati kratkoročno vlakovno pot. S tem namenom mora AP, ki zahteva kratkoročno vlakovno pot, upravljavcu infrastrukture zagotoviti vse potrebne informacije, ki navajajo, kdaj in kje se zahteva vožnja vlaka, ter podatke v zvezi s tem.

Na evropski ravni minimalni časovni okvir ni opredeljen. Minimalne časovne okvire lahko določa program omrežja.

Vsak upravljavec infrastrukture je odgovoren za primernost vlakovne poti na svoji infrastrukturi, prevoznik v železniškem prometu pa je dolžan preveriti značilnosti vlaka glede na vrednosti, ki jih vsebujejo podatki iz njegove pogodbene vlakovne poti.

Različni možni scenariji so določeni v nadaljevanju:

- Scenarij A: AP naveže stike z vsemi vključenimi upravljavci infrastrukture neposredno (primer A) ali prek službe „vse na enem mestu“ (primer B), da organizira vlakovne poti za celotno vožnjo. V tem primeru mora AP tudi upravljati vlak na celotni vožnji.
- Scenarij B: Vsaka AP, ki je vključena v vožnjo, neposredno ali prek službe „vse na enem mestu“ naveže stike z lokalnimi upravljavci infrastrukture, da zahteva vlakovno pot za odsek vožnje, na katerem upravlja vlak.

V obeh scenarijih ima postopek dodeljevanja na podlagi prošnje za vlakovno pot v kratkem roku obliko dialoga med AP in upravljavcem infrastrukture, ki vsebuje naslednja sporočila:

- sporočilo o prošnji za vlakovno pot,
- sporočilo o podrobnostih vlakovne poti,
- sporočilo, da vlakovna pot ni na voljo,
- sporočilo o potrjeni vlakovni poti,
- sporočilo o zavrnitvi podrobnosti o vlakovni poti,
- sporočilo o preklicani vlakovni poti,
- sporočilo, da rezervirana vlakovna pot ni več na voljo,
- sporočilo o potrditvi prejema.

V primeru premikov vlaka, za katere je bila vlakovna pot že zahtevana in dodeljena, ponovna prošnja za vlakovno pot ni potrebna, razen če zamude presegajo vrednost, ki je pogodbeno dogovorjena med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ali pa se je sestava vlaka spremenila v taki meri, da zahteva razveljavitev obstoječe prošnje za vlakovno pot.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo za obravnavanje vlakovnih poti za vse vlake prevoznika v železniškem prometu, vendar samo, če vključene stranke uporabljajo telematske aplikacije v smislu Priloge II k Direktivi 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(1)</sup> za prošnje za vlakovne poti v kratkem roku.

<sup>(1)</sup> UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

V tem primeru ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

#### 4.2.17.1 Sporočilo Prošnja za vlakovno pot

AP pošlje upravljavcu infrastrukture to sporočilo z naslednjo bistveno vsebino:

- AP, ki prosi za vlakovno pot,
- izhodiščna točka vlakovne poti: začetna točka vlakovne poti,
- čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,
- končna točka vlakovne poti: končna postaja vlaka na zaproseni vlakovni poti,
- čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti v namembni kraj,
- zaprosen odsek vožnje,
- vmesne postaje ali vse druge določene točke na predlagani vlakovni poti z navedbo časa prihoda in časa odhoda z vmesne postaje. Če to polje ni izpolnjeno, pomeni, da se vlak na tej točki ne ustavi,
- dogovorjena in potrebna vlakovna oprema/podatki za odsek vožnje,
- največja dovoljena hitrost vlaka,
- največja hitrost v določenem(-nih) sistemu(-mih) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni, npr. LZB, ETCS),
- za vsako vlečno vozilo: vlečni razred, tehnična različica,
- vlečno vozilo za prečni nagib proge (vlečni razred, tehnična različica),
- čelni vozni priklopni vagon (DVT),
- skupna dolžina,
- skupna masa,
- največja osna obremenitev,
- bruto masa na meter,
- zavorna moč (predstavlja dejansko zavorno moč na ravni zavor),
- vrsta zavor (za navedbo uporabe elektromagnetne zavore),
- določen(-i) sistem(-i) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni),
- prekrivanje zasilne zavore,
- radijski sistem (npr. GSM-R),
- SC (posebne pošiljke),
- nakladalni profil,
- vsi drugi tehnični predpogoji, ki se razlikujejo od standardnih dimenzij (npr. izjemni nakladalni profil),
- kategorija vlaka,
- morebitni drugi posebni podatki, potrebni lokalno ali nacionalno za obdelavo prošnje za vlakovno pot,
- opredelitve dejavnosti, ki jih je treba opraviti na določeni vmesni točki vzdolž poti,

- oznaka prevoznika v železniškem prometu, odgovornega za vožnjo vlaka na ustreznem odseku vožnje,
- oznaka upravljavca infrastrukture, odgovornega za vlak na ustreznem odseku vožnje,
- po potrebi oznaka prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture za naslednji odsek vlaka.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Prošnja za vlakovno pot“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.2 Sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti

Upravljavec infrastrukture pošlje AP, ki prosi za vlakovno pot, v odgovor na njeno prošnjo to sporočilo z naslednjo bistveno vsebino:

- AP, ki prosi za vlakovno pot,
- izhodiščna točka vlakovne poti: začetna točka vlakovne poti,
- čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,
- končna točka vlakovne poti: končna postaja vlaka na zaproseni vlakovni poti,
- čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, ko mora predlagan vlak prispeti na namembni kraj,
- zaprosen odsek vožnje,
- vmesne postaje ali vse druge določene točke na predlagani vlakovni poti, z navedbo časa prihoda in časa odhoda z vmesne postaje. Če to polje ni izpolnjeno, pomeni, da se vlak na tej točki ne ustavi,
- dogovorjena in potrebna vlakovna oprema/podatki za odsek vožnje,
- največja dovoljena hitrost vlaka,
- največja hitrost v določenem(-nih) sistemu(-mih) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni, npr. LZB, ETCS),
- za vsako vlečno vozilo: vlečni razred, tehnična različica,
- vlečno vozilo za prečni nagib proge (vlečni razred, tehnična različica),
- čelni vozni priklopni vagon (DVT),
- skupna dolžina,
- skupna masa,
- največja osna obremenitev,
- bruto masa na meter,
- zavorna moč (predstavlja dejansko zavorno moč na ravni zavor),

- vrsta zavor (za navedbo uporabe elektromagnetne zavore),
- določen(-i) sistem(-i) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni),
- prekrivanje zasilne zavore,
- radijski sistem (npr. GSM-R),
- SC (posebne pošiljke),
- nakladalni profil,
- vsi drugi tehnični predpogoji, ki se razlikujejo od običajnih dimenzij (npr. izjemni nakladalni profil),
- kategorija vlaka,
- morebitni drugi posebni podatki, potrebni lokalno ali nacionalno za obdelavo prošnje za vlakovno pot,
- opredelitve dejavnosti, ki jih je treba izvesti na določeni vmesni točki vzdolž poti,
- oznaka prevoznika v železniškem prometu, odgovornega za vožnjo vlaka na ustreznem odseku vožnje,
- oznaka upravljavca infrastrukture, odgovornega za vlak na ustreznem odseku vožnje,
- po potrebi oznaka prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture za naslednji odsek vožnje.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Podrobnosti o vlakovni poti“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke sklenile posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.3 Sporočilo „Vlakovna pot ni na voljo“

Če vlakovna pot ni na voljo, upravljavec infrastrukture pošlje AP, ki prosi za vlakovno pot, v odgovor na njeno prošnjo naslednje sporočilo:

- izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,
- namembni kraj vlakovne poti,
- čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,
- navedbo, da vlakovna pot ni na voljo,
- razlog, zakaj vlakovna pot ni na voljo.

Upravljavec infrastrukture mora istočasno s tem sporočilom ali takoj, ko je mogoče, poslati alternativni predlog, pri čemer od prevoznika v železniškem prometu ne zahteva dodatne prošnje (sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti).

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Vlakovna pot ni na voljo“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.4 Sporočilo Vlakovna pot potrjena

AP uporablja to sporočilo za rezervacijo/potrditev vlakovne poti, ki jo predlaga upravljavec infrastrukture:

- številka vlakovne poti za identifikacijo vlakovne poti,
- izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,
- namembni kraj vlakovne poti,
- čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,
- končna točka vlakovne poti: namembni kraj vlaka na zaprošeni vlakovni poti,
- čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti na namembni kraj,
- navedba, da AP sprejema predlagano vlakovno pot.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Vlakovna pot potrjena“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.5 Sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene

AP uporablja to sporočilo za zavrnitev podrobnosti o vlakovni poti, ki jih predlaga ustrezní upravljavec infrastrukture:

- številka vlakovne poti za identifikacijo vlakovne poti,
- navedba, da so podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene,
- razlog za zavrnitev vlakovne poti ali za alternativo, ki jo zahteva AP,
- izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,
- namembni kraj vlakovne poti,
- čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,
- končna točka vlakovne poti: končna postaja vlaka na zaprošeni vlakovni poti
- čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti na namembni kraj.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Za isti namen se lahko uporabljajo tudi drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.6 Sporočilo Vlakovna pot preklicana

To sporočilo uporablja AP za preklic vlakovne poti, ki jo je rezervirala:

- številka vlakovne poti za identifikacijo vlakovne poti,
- odsek vožnje, ki ga je treba preklicati,
- navedbo o preklicu vlakovne poti,
- prvotna izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,
- namembni kraj vlakovne poti,
- čas odhoda s prvotne začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega je bila zahtevana vlakovna pot,
- prvotna končna točka vlakovne poti: namembni kraj vlaka na zahtevani vlakovni poti,
- čas prihoda na prvotno končno točko vlakovne poti: čas, v katerem bi moral predlagan vlak prispeti na namembni kraj.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Vlakovna pot preklicana“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.7 Sporočilo „Potrditev prejema“

To sporočilo se izmenja med upravljavci infrastrukture in AP, kadar potrebnega odgovora na katero koli zgornje sporočilo ni mogoče zagotoviti v petih minutah:

- sporočilo o potrditvi prejema: navaja, da je pošiljatelj prejel sporočilo in bo po potrebi ravnal v skladu z njim.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Potrditev prejema“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.17.8 Sporočilo „Rezervirana vlakovna pot ni več na voljo“

Upravljavec infrastrukture uporabi to sporočilo za obvestilo AP, da vlakovna pot, ki je bila rezervirana, ni več na voljo. Vlakovna pot je prenehala biti na voljo zaradi pomembnega razloga, npr. večje motnje. Vsebina sporočila:

- številka vlakovne poti,
- številka načrtovanega vlaka, za katerega vlakovna pot ni več na voljo (če jo upravljavec infrastrukture že pozna),
- prvotna izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,
- namembni kraj vlakovne poti,
- čas odhoda s prvotne začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega je bila zahtevana vlakovna pot,

- prvotna končna točka vlakovne poti: namembni kraj vlaka na zaproseni vlakovni poti,
- čas prihoda na prvotno končno točko vlakovne poti: čas, v katerem bi moral predlagan vlak prispeti v namembni kraj,
- navedba razloga.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu, Vlakovna pot ni na voljo“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

- B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

#### 4.2.18 *Kakovost podatkov in informacij, povezanih s to TSI*

##### 4.2.18.1 *Z a h t e v e*

Za izpolnitev zahtev te TSI je treba v celotni TSI glede kakovosti podatkov in informacij uporabljati naslednje.

Vsi, ki jim je ta TSI namenjena, so drugim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture ali tretji osebi dolžni zagotavljati posodobljene, usklajene, točne in popolne podatke v ustreznem času in ustrezni obliki. Vsak udeleženec, ki mu je ta TSI namenjena, je dolžan za odjemalce (potnike) ali druge prevoznike v železniškem prometu ali upravljavce infrastrukture ali tretje osebe objavljati posodobljene, usklajene, točne in popolne informacije v ustreznem času in z ustrežno vsebino.

Kadar se podatki ali informacije uporabljajo za istočasno izpolnitev zahtev več osnovnih parametrov te TSI, morajo udeleženci, ki jim je ta TSI namenjena, poskrbeti, da se podatki ali informacije, ki se delijo med te osnovne parametre, uporabljajo na usklajen način (npr. zagotoviti je treba usklajenost i) med informacijami iz voznega reda in informacijami o tarifah ali ii) med informacijami o tarifah in informacijami o rezervacijah).

Kadar informacije ali podatke zagotavlja več udeležencev, ki jim je namenjena ta TSI, morajo skupaj poskrbeti, da so deli zagotovljenih skupnih podatkov ali informacij posodobljeni, usklajeni, točni, popolni in združljivi (primer: izročene informacije iz voznega reda za prevoznika v železniškem prometu A in prevoznika v železniškem prometu B morajo biti skladne, da se zagotovi njihovo ujemanje na meji itd.).

Kadar se za izpolnjevanje zahtev te TSI uporabljajo referenčni podatki ali referenčne informacije, morajo udeleženci, ki jim je namenjena ta TSI, zagotoviti skladnost med referenčnimi podatki ali informacijami ter podatki ali informacijami, ki se uporabljajo v osnovnih parametrih te TSI (primeri: zagotoviti je treba skladnost i) med referenčnimi oznakami lokacije in informacijami o vožnji vlaka ali ii) med referenčnimi oznakami prevoznika v železniškem prometu in izpolnitvijo itd.).

Kakovost podatkov ali informacij, ki jih zagotavljajo udeleženci za namene te TSI, mora biti taka, da udeležencem, ki jim je ta TSI namenjena, omogoča izdajanje vozovnic, kakor je določeno v členu 10 uredbe o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

Kakovost podatkov ali informacij, ki jih zagotavljajo udeleženci za namene te TSI, mora doseči raven, ki udeležencem, ki jim je ta TSI namenjena, omogoča zagotavljanje informacij, kakor je določeno v členu 10 in Prilogi II k uredbi o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

#### 4.2.19 *Različne referenčne datoteke in podatkovne baze*

##### 4.2.19.1 *Referenčne datoteke*

Za obratovanje potniških vlakov na evropskem omrežju morajo biti vsem izvajalcem storitev (upravljavcem infrastrukture, prevoznikom v železniškem prometu, pooblaščenim tretjim osebam in upravljavcem postaj) na voljo in dostopne naslednje referenčne datoteke. Podatki morajo vedno prikazovati dejansko stanje.

Evropska agencija za železniški promet bo centralno shranjevala in vzdrževala enotne oznake za naslednje referenčne podatke:

- referenčna datoteka šifer vseh upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev postaj, podjetij, ki izvajajo storitve,
- referenčna datoteka šifer lokacij,
- referenčna datoteka vseh obstoječih sistemov za vodenje vlakov,
- referenčna datoteka vseh različnih vrst lokomotiv,
- referenčna datoteka vseh evropskih vzdrževalnih delavnic,
- referenčna datoteka evropskih sistemov rezervacij,
- referenčna datoteka oznak za izmenjavo voznih redov,
- referenčna datoteka oznak za izmenjavo tarif,
- katalog podatkovnih sklopov sporočil,
- direktorij seznamov oznak,
- vse druge datoteke in sezname oznak, ki so potrebne za uporabo tehničnega(-nih) dokumenta(-tov) v prilogah (te bodo opredeljene v fazi ena).

Kadar se referenčna datoteka uporablja skupaj s TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni promet (TSI TAF), morata biti njen razvoj in uporaba čim bolj usklajena z uporabljenimi TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

#### 4.2.19.2 Dodatne zahteve v zvezi s podatkovnimi bazami

Dodatne zahteve, ki jih morajo podpirati različne podatkovne baze, so navedene v nadaljevanju. To so:

##### 1. Avtentifikacija

Podatkovna baza mora podpirati avtentifikacijo uporabnikov sistemov, preden lahko dobijo dostop do podatkovne baze.

##### 2. Varnost

Podatkovna baza mora podpirati varnostne vidike z nadzorom dostopa do podatkovne baze. Morebitno šifriranje vsebine podatkovne baze ni potrebno.

##### 3. ACID

Izbrana podatkovna baza mora podpirati načelo ACID (atomarnost, konsistentnost, izolacija, trajnost).

##### 4. Nadzor dostopa

Podatkovna baza mora omogočati dostop do podatkov uporabnikom ali sistemom, ki so dobili dovoljenje. Nadzor dostopa mora biti podprt vse do posamezne funkcije podatkovnega vnosa. Podatkovna baza mora podpirati prilagodljiv nadzor dostopa, ki temelji na vlogi, za vnos, posodabljanje ali izbris podatkovnih vnosov.

##### 5. Sledenje

Podatkovna baza mora podpirati prijavljanje vseh dejanj, opravljenih v podatkovni bazi, da omogoči sledenje podrobnostim podatkovnega vnosa (kdo in kdaj je spremenil vsebino, kaj je spremenil?).



6. Strategija zaklepanja

Podatkovna baza mora imeti strategijo zaklepanja, ki omogoča dostop do podatkov tudi, kadar drugi uporabniki urejajo vnose.

7. Dostop za več uporabnikov

Podatkovna baza mora zagotoviti istočasni dostop do podatkov več uporabnikom in sistemom.

8. Zanesljivost

Zanesljivost podatkovne baze mora podpirati zahtevano razpoložljivost.

9. Razpoložljivost

Podatkovna baza mora dosegati potrebno stopnjo razpoložljivosti glede na vrsto podatkov in poslovne primere, ki temeljijo na njih.

10. Vzdrževalnost

Vzdrževalnost podatkovne baze mora podpirati zahtevano razpoložljivost.

11. Varnost

Podatkovne baze same po sebi niso povezane z varnostjo. Zato varnostni vidiki niso pomembni. To pa se ne sme zamenjati z dejstvom, da lahko podatki – npr. napačni ali neposodobljeni podatki – vplivajo na varno obratovanje vlaka.

12. Združljivost

Podatkovna baza mora podpirati splošno sprejet jezik za delo s podatki, kakor je SQL ali XQL.

13. Možnost uvažanja

Podatkovna baza mora zagotavljati možnost za uvažanje formatiranih podatkov, ki se lahko uporablja za polnjenje podatkovne baze namesto ročnega vnosa.

14. Možnost izvažanja

Podatkovna baza mora zagotavljati možnost izvažanja celotne vsebine ali dela podatkovne baze v obliki formatiranih podatkov.

15. Obvezna polja

Podatkovna baza mora podpirati obvezna polja, ki jih je treba izpolniti, preden se ustreznih podatkov sprejme kot vnos v podatkovno bazo.

16. Preverjanja verodostojnosti

Podatkovna baza mora podpirati prilagodljiva preverjanja verodostojnosti pred sprejemom vnosa, posodobitve ali brisanja podatkovnih vnosov.

17. Odzivni časi

Podatkovna baza mora zagotavljati odzivne čase, ki omogočajo uporabnikom pravočasni vnos, posodobitev ali brisanje podatkovnih vnosov.

18. Vidiki učinkovitosti

Referenčne datoteke in podatkovne baze morajo na stroškovno učinkovit način podpirati poizvedbe, potrebne za učinkovito obratovanje vseh ustreznih voženj vlakov, ki jih obsegajo določbe te TSI.

19. Vidiki zmogljivosti

Podatkovna baza mora podpirati shranjevanje ustreznih podatkov za vse potniške vagonne in/ali omrežje. Povečanje zmogljivosti mora biti možno z enostavnimi sredstvi (npr. z dodajanjem dodatnih zmogljivosti za shranjevanje in računalnikov). Povečanje zmogljivosti ne sme zahtevati zamenjave podsistema.

#### 20. Zgodovinski podatki

Podatkovna baza mora podpirati upravljanje zgodovinskih podatkov z dostopom do podatkov, ki so bili že preneseni v arhiv.

#### 21. Strategija varnostnega kopiranja

Zagotovljena mora biti strategija varnostnega kopiranja, ki omogoča obnovitev celotne vsebine podatkovne baze za obdobje do 24 ur.

#### 22. Komerčni vidiki

Uporabljen sistem podatkovne baze mora biti na voljo kot serijska programska oprema (proizvod COTS) ali v javni rabi (odprta koda).

#### 23. Vidiki zasebnosti

Podatkovna baza mora izpolnjevati zahteve politike glede varovanja zasebnosti v državi članici, v kateri je sedež podjetja, ki izvaja storitve.

#### 4.2.20 Elektronski prenos dokumentov

Opis v poglavju 4.2.21 – Mreženje in komuniciranje – predstavlja komunikacijsko omrežje, ki ga je treba uporabljati za izmenjavo podatkov. To omrežje in opisano obravnavanje varnosti omogočata vse vrste prenosov prek omrežja, kakor je e-pošta, prenos datotek (Ftp, Http) itd. Stranke, ki so vključene v izmenjavo informacij, odločajo o vrsti prenosa in s tem zagotavljajo elektronski prenos dokumentov, na primer prek FTP.

#### 4.2.21 Mreženje in komuniciranje

##### 4.2.21.1 Splošna arhitektura

Podsistem se bo sčasoma srečal s povečevanjem in interakcijo velike in kompleksne telematske interoperabilne železniške skupnosti s tisoči udeležencev (prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, tretjih strank, kakor so posredniki in javni organi, itd.), ki bodo med seboj tekmovali in/ali sodelovali pri izpolnjevanju tržnih potreb.

Omrežna in komunikacijska infrastruktura, ki podpira takšno interoperabilno železniško skupnost, bo temeljila na skupni „arhitekturi izmenjave informacij“, ki jo bodo poznali in sprejeli vsi njeni udeleženci.

Predlagana „arhitektura izmenjave informacij“:

- je zasnovana tako, da usklajuje heterogene informacijske modele s semantičnim preoblikovanjem podatkov, ki se izmenjujejo med sistemi, ter usklajevanjem razlik v poslovnih procesih in protokolih na uporabniški ravni,
- ima minimalni vpliv na obstoječo arhitekturo IT vsakega udeleženca,
- varuje že izvršene naložbe v IT.

Arhitektura izmenjave informacij podpira predvsem interakcijo vrste „vsak z vsakim“ med vsemi udeleženci, pri čemer jamči za splošno celovitost in konsistentnost interoperabilne železniške skupnosti, ker zagotavlja sklop centraliziranih storitev.

Model interakcije „vsak z vsakim“ omogoča najboljšo porazdelitev stroškov med različne udeležence, ki temelji na dejanski uporabi in na splošno povzroča manj problemov z obvladljivostjo.

##### 4.2.21.2 Omrežje

Omrežje mora zagotoviti potrebno raven glede varnosti, redundance, nadzora prometa, statističnih orodij, povečevanja pasovne širine, dostopnosti za uporabnike in učinkovitega upravljanja.

„Omrežje“ pomeni v tem okviru način in filozofijo komuniciranja in se ne nanaša na fizično omrežje.

Interoperabilnost železniškega sistema temelji na skupni „arhitekturi izmenjave informacij“, ki jo poznajo in sprejemajo vsi udeleženci, s čimer spodbuja vstop novih udeležencev, zlasti odjemalcev, in zmanjšuje ovire zanje.

Najprej se dostopa do centralnega repozitorija, da se pridobijo metapodatki, kakor je identiteta udeleženca, o katerem so shranjene informacije, ali da se preverijo varnostna pooblastila. Nato poteka komunikacija med vključenimi udeleženci po načelu „vsak z vsakim“.

#### 4.2.21.3 Protokoli

Za dogajanja se lahko uporabljajo samo protokoli, ki spadajo v programski nabor internetnega protokola (splošno znan kot TCP/IP, UDP/IP itd.).

#### 4.2.21.4 Varnost

Poleg stopnje varnosti, ki je zagotovljena na ravni omrežja (glejte poglavje 4.2.21.2 Omrežje), se lahko s pomočjo kombinacije šifriranja, sheme potrjevanja in tehnologij navideznega zasebnega omrežja (VPN) doseže dodatna stopnja varnosti za občutljive podatke.

#### 4.2.21.5 Šifriranje

Za prenos in shranjevanje podatkov se lahko glede na poslovne zahteve uporablja asimetrično ali simetrično šifriranje. Za ta namen je treba uporabljati infrastrukturo javnih ključev (PKI).

#### 4.2.21.6 Centralni repozitorij

Centralni repozitorij mora biti sposoben obravnavati:

- metapodatke - strukturirane podatke, ki opisujejo vsebino sporočil,
- seznam elektronskih naslovov, kjer lahko udeleženci, ki jim je namenjena ta TSI, omogočijo drugim udeležencem pridobitev informacij ali podatkov v skladu z določbami te TSI,
- šifriranje,
- avtentifikacija,
- direktorij (telefonski imenik) - vsebuje vse potrebne informacije o udeležencih v izmenjavi sporočil in podatkov.

Kadar se centralni repozitorij uporablja v povezavi s TSI TAF, je treba razvoj in spremembe opravljati čim bolj usklajeno z uporabljenimi TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

#### 4.2.21.7 Skupni vmesnik za komunikacijo med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture (PŽP/UI)

Skupni vmesnik je obvezen za vsakega udeleženca, ki se želi pridružiti interoperabilni železniški skupnosti.

Skupni vmesnik mora biti sposoben obravnavati:

- formatiranje izhodnih sporočil v skladu z metapodatki,
- podpisovanje in šifriranje izhodnih sporočil,
- naslavljanje izhodnih sporočil,
- preverjanje pristnosti vhodnih sporočil,
- dešifriranje vhodnih sporočil,
- preverjanja skladnosti vhodnih sporočil z metapodatki,
- upravljanje vsakega posameznega skupnega dostopa do različnih podatkovnih baz.

Vsaka stopnja skupnega vmesnika bo imela dostop do vseh podatkov, potrebnih v skladu s TSI, pri vsakem prevozniku v železniškem prometu, upravljavcu infrastrukture itd., ne glede na to, ali so ustrezne podatkovne baze centralne ali individualne. Na podlagi rezultatov preveritve pristnosti vhodnih sporočil se lahko opravi minimalna stopnja potrditve sporočila:

(i) pozitivna: pošljite ACK;

(ii) negativna: pošljite NACK.

Skupni vmesnik uporablja za upravljanje omenjenih nalog informacije v centralnem repozitoriju.

Če udeleženec izvede lokalno „zrcalno kopijo“ centralnega repozitorija, mora - z lastnimi sredstvi - poskrbeti, da je lokalna „zrcalna kopija“ točna in posodobljena kopija centralnega repozitorija.

Kadar se skupni vmesnik uporablja skupaj s TSI TAF, morajo razvoj in spremembe potekati čim bolj usklajeno z uporabljenimi TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

#### 4.2.22 Upravljanje povezav z drugimi vrstami prevoza

Za upravljanje povezave z drugimi vrstami prevoza je treba za zagotavljanje informacij drugim vrstam prevoza in izmenjavo informacij z njimi uporabljati naslednji standard:

- Za izmenjavo informacij iz voznega reda med prevozniki v železniškem prometu in drugimi vrstami prevoza: standard EN 12896 („Transmodel“) in EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT - Identifikacija stalnih predmetov v javnem prevozu“).
- Za izmenjavo posebnih podatkov iz voznih redov pa tehnične standarde XML in protokole, ki temeljijo na Transmodelu, zlasti standard EN 15531 („SIR“) za sprotno izmenjavo voznih redov in standard EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT“) za izmenjavo podatkov „postajališče/postaja“.
- Za izmenjavo podatkov o tarifah: ta standard je še vedno odprta točka (glejte Prilogo II – Seznam odprtih točk).

#### 4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

Z vidika tehnične združljivosti so vmesniki podsistema „telematske aplikacije za potniški promet“ z drugimi podsistemi enaki opisom v naslednjih odstavkih.

##### 4.3.1 Vmesniki s podsistemom železniški vozni park

Tabela 1

#### Vmesniki s podsistemom železniški vozni park

Vmesnik	Referenčna TSI za telematske aplikacije za potniški promet	Referenčne TSI za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti
Zaslona za prikaz na napravi v vlaku	4.2.13 Obravnavanje zagotavljanja informacij v vozilu	4.2.5 Informacije za odjemalce (za osebe z omejeno mobilnostjo - PRM)
Samodejni zvok in obvestilo	4.2.13 Obravnavanje zagotavljanja informacij v vozilu	4.2.5 Informacije za odjemalce (PRM) 4.2.5.2 Sistem ozvočenja

## 4.3.2 Vmesniki s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem

Tabela 2

**Vmesniki s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem**

Vmesnik	Referenčna TSI za telematske aplikacije za potniški promet	Referenčna TSI za telematske aplikacije v tovornem prometu za konvencionalne hitrosti
Vlak pripravljen	4.2.14.1 Sporočilo „Vlak pripravljen“ za vse vlake	4.2.3.5 Sporočilo Vlak pripravljen
Napoved vožnje vlaka	4.2.15.2 Sporočilo „Napoved vožnje vlaka“ za vse vlake	4.2.4.2 Sporočilo Napoved vožnje vlaka
Informacije o vožnji vlaka	4.2.15.1 Sporočilo „Informacije o vožnji vlaka“ za vse vlake	4.2.4.3 Informacije o vožnji vlaka
Vožnja vlaka prekinjena - za prevoznika v železniškem prometu (PŽP)	4.2.16.2 Sporočilo „Vožnja vlaka prekinjena“ za vse vlake	4.2.5.2 Vožnja vlaka prekinjena
Obravnavanje kratkoročnih podatkov v vozniških redih	4.2.17 Obravnavanje kratkoročnih podatkov v vozniških redih za vlake	4.2.2 Prošnja za vlakovno pot
Skupni vmesnik	4.2.21.7 Skupni vmesnik za komunikacijo PŽP/UI	4.2.14.7 Skupni vmesnik za komunikacijo PŽP/UI
Centralni repozitorij	4.2.21.6 Centralni repozitorij	4.2.14.6 Centralni repozitorij
Referenčne datoteke	4.2.19.1 Referenčne datoteke	4.2.12.1 Referenčne datoteke

4.4 **Operativni predpisi**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so posebni operativni predpisi za podsistem, ki ga zadeva ta TSI, naslednji:

4.4.1 *Kakovost podatkov*

Za zagotavljanje kakovosti podatkov bo pošiljatelj vsakega sporočila TSI odgovoren za pravilnost podatkovne vsebine sporočila v času pošiljanja sporočila. Če so izvorni podatki za zagotavljanje kakovosti podatkov na voljo v podatkovnih bazah, ki so del TSI, je treba za zagotavljanje kakovosti podatkov uporabljati podatke iz teh podatkovnih baz.

Če izvorni podatki za zagotavljanje kakovosti podatkov niso na voljo v podatkovni bazi, ki je del TSI, mora pošiljatelj sporočila opraviti preverjanje za zagotavljanje kakovosti podatkov z lastnimi viri.

Zagotavljanje kakovosti podatkov vključuje primerjavo s podatki iz podatkovnih baz, ki so del te TSI, kakor je opisano zgoraj, in – kjer je ustrezno – logična preverjanja za zagotavljanje pravočasnosti in kontinuitete podatkov in sporočil.

Podatki so visoke kakovosti, če ustrezajo predvidenemu namenu, kar pomeni, da so:

- brez napak: dosegljivi, točni, pravočasni, popolni, skladni z drugimi viri itd.,
- imajo zelene značilnosti: so ustrezni, izčrpni, ustrezno podrobni, lahko berljivi, lahko razločljivi itd.

Bistvene značilnosti kakovosti podatkov so:

- točnost,
- popolnost,
- konsistentnost,
- pravočasnost.

#### Točnost

Zahtevane informacije (podatke) je treba zajemati čim bolj ekonomično. To je izvedljivo samo, če so primarni podatki po možnosti vneseni samo enkrat. Zato je treba primarne podatke vnašati v sistem čim bližje viru, da se lahko v celoti vključijo v morebitni naslednji postopek obdelave.

#### Popolnost

Pred odpošiljanjem sporočil je treba preveriti popolnost in skladnjo z metapodatki. S tem se izognemo tudi nepotrebnemu informacijskemu prometu v omrežju.

Z metapodatki je treba preveriti tudi popolnost vseh vhodnih sporočil.

#### Konsistentnost

Poslovna pravila je treba izvajati, da se zagotovi konsistentnost. Izogibati se je treba dvojnim vnosom, lastnika podatkov pa je treba jasno opredeliti.

Način izvajanja teh poslovnih pravil je odvisen od kompleksnosti pravil. Za preprosta pravila zadostujejo omejitve in sprožilci podatkovnih baz. Pri kompleksnejših pravilih, ki zahtevajo podatke iz različnih preglednic, je treba izvajati validacijske postopke, ki preverjajo konsistentnost različice podatkov, preden se pripravijo vmesniški podatki in postane nova različica podatkov operativna. Zagotoviti je treba validacijo prenesenih podatkov z opredeljenimi poslovnimi pravili.

#### Pravočasnost

Pomembno je zagotavljanje informacij ravno ob pravem času. Ker se shranjevanje podatkov ali pošiljanje sporočil sproži neposredno iz sistema IT, pravočasnost ni problematična, če je sistem zasnovan pravilno in v skladu s potrebami poslovnih procesov. Vendar pa pošiljanje sporočil največkrat sproži operater ali vsaj temelji na dodatnem vnosu, ki ga opravi operater. Da se izpolnijo zahteve po pravočasnosti, je treba podatke čim prej posodobiti, kar med drugim zagotavlja, da sporočila vsebujejo dejanske podatke, kadar jih sistem odpošlje samodejno.

V podrobnih specifikacijah IT je treba zagotoviti odzivni čas za poizvedbe za različne aplikacije in vrste uporabnikov. Vse posodobitve in izmenjave podatkov je treba opraviti, kakor hitro je mogoče.

#### Metrika kakovosti podatkov

Podrobne specifikacije IT morajo opredeliti ustrezne odstotke za:

- Popolnost podatkov (odstotek podatkovnih polj z vnesenimi vrednostmi) in konsistentnost podatkov (odstotek ujemaajočih se vrednosti v preglednicah/datotekah/vnosih).
- Pravočasnost podatkov (odstotek podatkov, ki so na voljo v določenem časovnem pragu).
- Zahtevano točnost (odstotek shranjenih vrednosti, ki so pravilne v primerjavi z dejanskimi vrednostmi).

#### 4.4.2 Upravljanje centralnega repozitorija

Funkcije centralnega repozitorija so opredeljene v poglavju 4.2.21.6 (Centralni repozitorij). Za zagotavljanje kakovosti podatkov mora biti subjekt, ki upravlja centralni repozitorij, odgovoren za posodabljanje in kakovost metapodatkov in direktorija ter tudi za izvajanje nadzora dostopa. Kakovost metapodatkov z vidika popolnosti, konsistentnosti, pravočasnosti in točnosti mora omogočati pravilno delovanje za potrebe te TSI.

#### 4.5 Pravila glede vzdrževanja

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so posebna pravila glede vzdrževanja za podsistem, ki ga zadeva ta TSI, naslednja:

Kakovost prevoznih storitev mora biti zajamčena tudi, če bi bili podatki poškodovani ali bi se oprema za obdelavo podatkov v celoti ali delno pokvarila. Zato je priporočljivo namestiti dvojne sisteme ali računalnike s posebno visoko stopnjo zanesljivosti, ki zagotavljajo neprekinjeno delovanje med vzdrževanjem.

Vzdrževalni vidiki v zvezi z različnimi podatkovnimi bazami so navedeni v točkah 10 in 21 poglavja 4.2.19.2 - Dodatne zahteve glede podatkovnih baz.

#### 4.6 **Strokovna usposobljenost**

Strokovna usposobljenost osebja, ki se zahteva za upravljanje in vzdrževanje podsistema in izvajanje TSI, je naslednja:

Izvajanje te TSI ne zahteva popolnoma novega sistema s strojno in programsko opremo ter novim osebjem. Uresničevanje zahtev te TSI zahteva le spremembe, posodobitve ali funkcionalne širitve dejavnosti, ki jih že opravlja obstoječe osebje. Zato ni dodatnih zahtev k obstoječim nacionalnim in evropskim pravilom o strokovni usposobljenosti.

Če je dodatno usposabljanje osebja potrebno, pa se ne bi smelo omejiti zgolj na prikaz, kako se rokuje z opremo. Člani osebja morajo poznati in razumeti svojo posebno vlogo, ki jo morajo odigrati v celotnem prevoznem procesu. Osebje se mora še zlasti zavedati zahteve po vzdrževanju visoke ravni delovne učinkovitosti, saj je odločilna za zanesljivost informacij, ki jih bo treba obdelati v poznejši fazi.

Strokovna usposobljenost, ki je potrebna za sestavljanje in obratovanje vlakov, je opredeljena v TSI Vodenje in upravljanje prometa.

#### 4.7 **Zdravstveni in varnostni pogoji**

Zdravstveni in varnostni pogoji osebja, ki se zahtevajo za upravljanje in vzdrževanje zadevnega podsistema in izvajanje TSI, so:

Ni dodatnih zahtev k obstoječim nacionalnim in evropskim pravilom o zdravju in varnosti.

#### 4.8 **Registri dovoljenih tipov vozil in infrastrukture**

V skladu s členom 34(1) Direktive 2008/57/ES „Agencija oblikuje in vodi register tipov železniških vozil, katerim so države članice dovolile začetek obratovanja v železniškem omrežju Evropske skupnosti“. V skladu s členom 35(1) Direktive 2008/57/ES „vsaka država članica poskrbi, da je register železniške infrastrukture objavljen in posodobljen“.

Zaradi letnega posodabljanja in objavljanja se ti registri ne morejo uporabljati za podsistem telematskih aplikacij za potniški promet. Zato ta TSI nima nič skupnega s temi registri.

### 5. **KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI**

#### 5.1 **Opredelitev**

V skladu s členom 2(d) Direktive 2008/57/ES „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celotni sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema. Pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kot je „programska oprema“.

#### 5.2 **Seznam komponent**

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive 2008/57/ES.

V zvezi s podsistemom „Telematske aplikacije za potniški promet“ komponente interoperabilnosti niso določene.

Za uresničevanje zahtev te TSI je potrebna samo standardna oprema IT, brez posebnih vidikov za interoperabilnost v železniškem okolju. To velja za sestavne dele strojne opreme in uporabljeno standardno programsko opremo, kakor so operacijski sistem in podatkovne baze. Aplikativna programska oprema je za vsakega uporabnika individualna ter se lahko prilagodi in izboljša v skladu z dejansko funkcionalnostjo in potrebami posameznika. Predlagana „arhitektura integracije aplikacij“ predvideva, da aplikacije morda nimajo enakega notranjega informacijskega modela. Integracija aplikacij je opredeljena kot proces, ki neodvisno zasnovane aplikacijske sisteme pripravi do skupnega delovanja.

### 5.3 Zmogljivosti in specifikacije komponent

Glejte poglavje 5.2; se ne nanaša na TSI Telematske aplikacije za potniški promet.

## 6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA

### 6.1 Komponente interoperabilnosti

#### 6.1.1 Postopki ocenjevanja

Se ne nanaša na TSI Telematske aplikacije za potniški promet.

#### 6.1.2 Modul

Se ne nanaša na TSI Telematske aplikacije za potniški promet.

### 6.2 Podsystem Telematske aplikacije za potniški promet

V skladu s Prilogo II k Direktivi 2008/57/ES so podsistemi razdeljeni na strukturna in operativna področja. Ocena skladnosti je obvezna za TSI na strukturnem področju. Podsystem Telematske aplikacije za potniški promet pa sodi v operativno področje in ta TSI ne določa nobenih modulov za ocenjevanje skladnosti.

## 7. IZVAJANJE

### 7.1 Uvod

Ta TSI se nanaša na podsistem telematskih aplikacij za potniški promet. Ta podsistem deluje v skladu s Prilogo II k Direktivi 2008/57/ES. Uporaba te TSI se zato ne naslanja na pojem novega, obnovljenega ali izboljšane podsystema, kot je običajno pri TSI, povezanih s strukturnimi podsistemi, če v TSI to ni navedeno.

TSI se bo izvajala v fazah:

— faza ena: podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt;

— faza dve: razvoj;

— faza tri: uvedba.

### 7.2 Faza ena – podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt

Faza ena ima tri cilje:

1. Opredeliti sistem izmenjave podatkov (v nadaljnjem besedilu: sistem), ki je sestavljen iz skupnih sestavnih delov ter medsebojne povezanosti informacijskih in komunikacijskih sistemov zainteresiranih strani, ki lahko izpolnijo zahteve te uredbe.

2. Potrditi tak sistem z vidika tehnične in ekonomske izvedljivosti.

3. Pripraviti načrt dejavnosti, ki se zdijo potrebne za izvajanje sistema, skupaj z ustreznimi mejniki za spremljanje napredka izvajanja, ki ga opravljajo Komisija, Evropska agencija za železniški promet, države članice in zainteresirane strani, ki jih to zadeva.

#### 7.2.1 Projektno vodenje faze ena

Komisija najpozneje en mesec po objavi te uredbe v Uradnem listu Evropske unije ustanovi usmerjevalni odbor, ki ga sestavljajo

— predstavniška telesa železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kakor je opredeljeno v členu 3(2) Uredbe (ES) št. 881/2004 („predstavniška telesa železniškega sektorja“),



- predstavnik prodajalcev vozovnic,
- predstavnik evropskih potnikov,
- Evropska agencija za železniški promet in
- Komisija.

Temu usmerjevalnemu odboru sopedredujeta (a) Komisija in (b) oseba, ki jo imenujejo predstavniška telesa železniškega sektorja. Komisija bo ob pomoči članov usmerjevalnega odbora pripravila osnutek poslovnika usmerjevalnega odbora, o katerem se dogovori usmerjevalni odbor. Sprejete odločitve morajo biti pregledne ter dobro tehnično in ekonomsko utemeljene.

Člani usmerjevalnega odbora lahko usmerjevalnemu odboru predlagajo vključitev drugih organizacij kot opazovalcev, kadar za to obstajajo utemeljeni tehnični in organizacijski razlogi.

## 7.2.2 Vloge in odgovornosti

### 7.2.2.1 Zainteresirane strani

1. Projektna skupina, ki jo ustanovijo predstavniška telesa železniškega sektorja in vključuje predstavnika prodajalca vozovnic, izdela podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt na podlagi programa dela, ki ga odobri usmerjevalni odbor.
2. Projektna skupina imenuje potrebne delovne skupine, ki vključijo strokovno znanje in izkušnje Evropske agencije za železniški promet, prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, upravljavcev postaj, predstavnikov delavcev prodajalcev vozovnic in predstavnikov potnikov.
3. Projektna skupina vodi celotni projekt pregledno, vsi zapisniki, dokumenti in končni izsledki projektne skupine in njenih delovnih skupin pa morajo biti stalno in v celoti na voljo Komisiji in Evropski agenciji za železniški promet.
4. Projektna skupina pošilja usmerjevalnemu odboru mesečna poročila o napredku in prevzema polno odgovornost za njegove odločitve. Strukturo in vsebino poročila o napredku potrdi usmerjevalni odbor na uvodnem sestanku.
5. Projektna skupina prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture, upravljavcem postaj, prodajalcem vozovnic in predstavnikom potnikov zagotavlja informacije in se z njimi posvetuje. Posebno pozornost posveča majhnim prevoznikom v železniškem prometu in prevoznikom v železniškem prometu, ki niso člani predstavniških teles železniškega sektorja, jih redno obvešča in se z njimi posvetuje.
6. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in predstavniki potnikov podpirajo projekt z zagotavljanjem informacij ter strokovnega funkcionalnega in tehničnega znanja in izkušenj, kakor in kadar projektna skupina to zahteva.

### 7.2.2.2 Evropska agencija za železniški promet

1. Evropska agencija za železniški promet spremlja in ocenjuje izdelavo podrobnih specifikacij IT, načrta upravljanja in glavnega načrta, da ugotovi, ali so postavljeni cilji doseženi.
2. Evropska agencija za železniški promet predloži Komisiji priporočilo o podrobnih specifikacijah IT, načrtu upravljanja in glavnem načrtu.

### 7.2.2.3 Komisija

1. Komisija navede projektni skupini seznam teles, ki jih je treba vključiti v projekt.

2. Ko Komisija prejme podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt, jih oceni na podlagi priporočila Evropske agencije za železniški promet ter na podlagi te ocene sprejme potrebne ukrepe za spremembo te TSI.
3. Komisija bo države članice sproti obveščala prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES.

#### 7.2.3 Končni izsledki

Podrobne specifikacije IT morajo opisati sistem ter na jasn in nedvoumen način navesti, kako sistem izpolnjuje zahteve TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet (TSI TAP). Izdelava takih specifikacij zahteva sistematično analizo ustreznih tehničnih, operativnih, ekonomskih in institucionalnih vprašanj, ki podpirajo proces izvajanja TSI TAP. Zato morajo končni izsledki med drugim zajemati:

1. Funkcionalne in tehnične specifikacije ter specifikacije zmogljivosti, z njimi povezane podatke, zahteve glede vmesnikov ter zahteve glede varnosti in kakovosti.
2. Oris celotne arhitekture sistema. Opisati mora, kako predpisani sestavni deli medsebojno delujejo in sodijo skupaj. Ta opis bi moral temeljiti na analizi sistemskih konfiguracij, ki omogočajo vključitev obstoječe opreme IT in zagotavljajo zahtevano funkcionalnost in učinkovitost.

Glavni načrt vsebuje:

1. Opredelitev dejavnosti, ki so potrebne za doseganje delovanja sistema.
2. Načrt prehodov z nizom faz, ki vodi do vmesnih in preverljivih oprijemljivih rezultatov, od sedanjega okvira informacijskih in komunikacijskih sistemov zainteresiranih strani do sistema.
3. Podrobni načrt mejnikov.
4. Oceno tveganja najpomembnejših faz glavnega načrta.
5. Oceno skupnih stroškov v življenjski dobi (LCC), povezanih z uvedbo in delovanjem sistema, skupaj s poznejšim naložbenim načrtom ter ustrezno analizo stroškov in koristi.

Upravljanje obsega opredelitev ustreznih upravljaljskih struktur, metod in postopkov za podporo delovanju in validaciji sistema, pozneje pa za njegovo uvedbo in delovanje na terenu ter upravljanje v njegovem celotnem življenjskem ciklu (vključno z upravljanjem sporov med sodelujočimi strankami v skladu z določbami te TSI).

#### 7.2.4 Mejniki

1. Projektna skupina in usmerjevalni odbor se morata sestati na uvodnem sestanku najpozneje dva meseca po objavi te uredbe v *Uradnem listu Evropske unije*.
  - (a) Projektna skupina na uvodnem sestanku predstavi opis projekta in program dela, skupaj s časovnim razporedom. Opis projekta pojasni razumevanje nalog, projektno organizacijo, vloge in odgovornosti ter projektno metodo, skupaj s procesom obveščanja vseh zainteresiranih strani ter posvetovanja z njimi.
  - (b) Na uvodnem sestanku bosta projektna skupina in usmerjevalni odbor obravnavala vsebino ter stopnjo podrobnosti vmesnega poročila in mesečnih poročil o napredku iz oddelka 7.2.2.1 ter se o njih dogovorila.

2. Projektna skupina mora usmerjevalnemu odboru predložiti vmesno poročilo najpozneje pet mesecev po uvodnem sestanku.
3. Končne izsledke je treba Komisiji in Evropski agenciji za železniški promet predložiti najpozneje deset mesecev po uvodnem sestanku.
4. Evropska agencija za železniški promet predloži priporočilo o končnih izsledkih Komisiji najpozneje dva meseca po tem, ko jih je prejela.

### 7.3 **Faza 2 – razvoj**

Vsi udeleženci, ki jih to zadeva, razvijejo sistem na podlagi spremembe sedanje TSI.

### 7.4 **Faza 3 – uvedba**

Vsi udeleženci, ki jih to zadeva, uvedejo sistem na podlagi spremembe sedanje TSI.

## 7.5 **Upravljanje sprememb**

### 7.5.1 *Postopek upravljanja sprememb*

Postopki za upravljanje sprememb se oblikujejo zato, da se zagotovi ustrezna analiza stroškov in koristi spremembe ter nadzorovano izvajanje sprememb. Postopke mora opredeliti, uvesti, podpirati in upravljati Evropska agencija za železniški promet in obsegajo:

- identifikacijo tehničnih omejitev, ki podpirajo spremembo,
- izjavo, kdo prevzema odgovornost za postopke izvajanja sprememb,
- validacijski postopek za spremembe, ki se bodo izvajale,
- politiko upravljanja sprememb, izdajo, prehod in postopno uvedbo,
- opredelitev odgovornosti za upravljanje podrobnih specifikacij ter zagotavljanje njihove kakovosti in upravljanja konfiguracij.

Odbor za nadzor sprememb (CCB) sestavljajo Evropska agencija za železniški promet, predstavniška telesa železniškega sektorja, predstavniško telo prodajalcev vozovnic, predstavniško telo potnikov in države članice. Takšno članstvo strank mora zagotoviti perspektivo sprememb, ki jih je treba uvesti, in skupno oceno njihovih posledic. CCB bo končno deloval pod pokroviteljstvom Evropske agencije za železniški promet.

### 7.5.2 *Posebni postopek upravljanja sprememb za tehnične dokumente, ki jih objavi Evropska agencija za železniški promet*

Tehnični dokumenti, ki so navedeni v poglavju 4 te TSI (razen standardov, ki so povezani z odprtimi vprašanji) in naštetih v Prilogi III k tej uredbi, so tehnični dokumenti, ki jih objavi Evropska agencija za železniški promet v skladu s členom 5(8) Direktive 2008/57/ES.

Upravljanje nadzora sprememb za te tehnične dokumente vzpostavi Evropska agencija za železniški promet v skladu z naslednjimi merili:

1. Zahteve za spremembe, ki vplivajo na tehnične dokumente, se predložijo prek nacionalnih varnostnih organov (NSA) ali predstavniških teles železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kakor je opredeljeno v členu 3(2) Uredbe št. (ES) 881/2004, ali prek predstavnika prodajalcev vozovnic ali prek organa, ki je prvotno pripravil specifikacije, ki so predhodnice tehničnih dokumentov.
2. Zahteve za spremembe zbira in shranjuje Evropska agencija za železniški promet.

3. Evropska agencija za železniški promet predloži zahteve za spremembe svoji odgovorni delovni skupini, ki jih oceni in po potrebi pripravi predlog, skupaj z ekonomsko oceno.
4. Nato Evropska agencija za železniški promet predloži zahtevo za spremembo in ustrezní predlog odboru za nadzor sprememb, ki zahtevo za spremembo validira ali ne validira ali odloži.
5. Če zahteva za spremembo ni validirana, Evropska agencija za železniški promet pošlje organu, ki je spremembo zahteval, razlog za zavrnitev zahteve ali prošnjo za dodatne informacije o osnutku zahteve za spremembo.
6. Če je zahteva za spremembo validirana, se tehnični dokument spremeni.
7. Spremenjen tehnični dokument je treba pred objavo poslati Komisiji, skupaj z zahtevo za spremembo in njeno ekonomsko oceno.
8. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES.
9. Novo različico tehničnega dokumenta in validirano zahtevo za spremembo je treba objaviti na spletni strani Evropske agencije za železniški promet.

Kadar upravljanje nadzora sprememb vpliva na elemente, ki se uporabljajo skupaj s TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni promet (TSI TAF), je treba spremembe izvesti tako, da ostanejo čim bolj usklajene z uporabljenim TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

## 7.6 Posebni primeri

### 7.6.1 Uvod

V posebnih primerih, navedenih v nadaljevanju, so dovoljene naslednje posebne določbe:

- (a) primeri „P“: stalni primeri;
- (b) primeri „T“: začasni primeri, pri katerih je priporočeno doseganje ciljnega sistema do leta 2020 (cilj, določen v Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja <sup>(1)</sup>), kakor je bila spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES <sup>(2)</sup>).

### 7.6.2 Seznam posebnih primerov

Za to TSI posebni primeri niso navedeni.

## 8. GLOSAR

Opredelitve v tem glosarju se nanašajo na uporabo izrazov v tej TSI.

Izraz	Opis
Stranka, ki zahteva dostop do omrežja	<p>Pomeni</p> <p>prevoznika z licenco v železniškem prometu ali, v skladu z dovoljenjem vsake države članice, drugo stranko, ki želi pridobiti vlakovno pot v operativnem voznem redu za opravljanje prevozne storitve na svojem ozemlju v komercialne namene ali kot javno prevozno storitev. Primeri takih pooblaščenih strank so lahko javni organi ali vsaka druga stranka, ki ima pogodbo o dostopu do omrežja,</p> <p>ali</p> <p>mednarodno skupino takih strank, ki je znana tudi kot skupina prosilcev ali skupina strank z dostopom do omrežja</p>

<sup>(1)</sup> UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 167, 30.4.2004, str. 1.

Izraz	Opis
ACID	<p>Pomeni „atomarnost, konsistentnost, izolacija, trajnost“</p> <p>To so štiri primarne lastnosti, zagotovljene za vsako transakcijo:</p> <p>Atomarnost. V transakcijah, ki vključujejo dve ali več ločenih informacij, se potrdijo vse informacije ali pa nobena</p> <p>Konsistentnost. Transakcija ustvari novo in veljavno stanje podatkov, če pride do izpada, pa vrne vse podatke v stanje pred začetkom transakcije</p> <p>Izolacija. Tekoča transakcija, ki še ni potrjena, mora ostati izolirana od vseh drugih transakcij</p> <p>Trajnost. Sistem shrani potrjene podatke, tako da so tudi ob izpadu in ponovnem zagonu sistema razpoložljivi v svojem pravilnem stanju</p> <p>Koncept ACID je opisan v ISO/IEC 10026-1:1992, oddelek 4. Vsaka od teh značilnosti se lahko meri v primerjavi s primerjalnim indeksom. V splošnem se za uresničevanje koncepta ACID določi upravljavec transakcije ali monitor. V porazdeljenem sistemu je eden od načinov doseganja ACID uporaba dvosmerne potrditve (2PC), ki zagotavlja, da morajo dokončanje transakcije potrditi vsi vključeni udeleženci, ali pa je ne potrdi nobeden in se transakcija povrne v začetno stanje.</p>
Datum/čas prihoda, dejanski	Pomeni dejanski datum (in čas) prihoda prevoznega sredstva
Datum/čas prihoda, ocenjen	Pomeni datum (in čas) prihoda prevoznega sredstva na podlagi tekoče napovedi
Datum/čas prihoda, predviden	Pomeni datum (in čas) prihoda prevoznega sredstva v voznem redu
Zamuda pri prihodu, pričakovana	Pomeni časovno razliko med ocenjenim datumom/časom prihoda in predvidenim datumom/časom prihoda
Zamuda pri prihodu, dejanska	Pomeni časovno razliko med dejanskim datumom/časom prihoda in predvidenim datumom/časom prihoda
Na podlagi lastne presoje	Pomeni, da se lahko prevoznik v železniškem prometu odloči na podlagi lastnih izkušenj in potreb
Sistem, ki dodeljuje storitev	Pomeni elektronski sistem s katalogom prevoznih storitev, za katere izvajalec prevoznih storitev pooblasti distributerje za izdajanje potnih dokumentov
Dodeljevalec	Pomeni podjetje, ki upravlja sistem za dodeljevanje storitev. Lahko je prevoznik
Pooblaščen javni organ	Pomeni javni organ, ki ima z zakonom predpisano obveznost ali pravico zagotavljati potovalne informacije javnosti, nanaša pa se tudi na javni organ, ki je odgovoren za izvrševanje Uredbe (ES) št. 1371/2007 v skladu s členom 30(1) Uredbe
Razpoložljivost	Pomeni informacije (prevozna storitev, vrsta ponudbe, tarifa, druga storitev), ki jih lahko potnik dejansko dobi v določenem času za določen vlak. Ne sme se zamenjati s ponudbo, ki navaja, da se (prevozna storitev, vrsta ponudbe, tarifa, druga storitev) nudi v začetnem načrtu, vendar je ni bilo mogoče prodati in je zato potnik ne more dobiti v določenem času za določen vlak
Osnovni parameter	Pomeni vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in zahteva odločanje po postopku iz člena 21(2), preden skupno predstavniško telo izdela osnutke TSI
Rezervacija (prodaja)	Pomeni prodajo vozovnice z rezervacijo ali brez nje
Prevoznik	Pomeni pogodbenega prevoznika v železniškem prometu, s katerim je potnik sklenil prevozno pogodbo, ali niz zaporednih prevoznikov v železniškem prometu, ki jih lahko zavezuje taka pogodba

Izraz	Opis
Prevoznik, skupni	Pomeni prevoznika, ki je s pogodbo o sodelovanju povezan z enim ali več drugimi prevozniki za izvajanje prevozne storitve
Prevoznik, samostojni	Pomeni prevoznika, ki opravlja prevozno storitev neodvisno od drugih prevoznikov
Kanal	Pomeni način (kakor so avtomat na prodajnem mestu za vozovnice, vlakovni mediji, javne spletne storitve, telefonska prodaja, prodaja prek mobilnega telefona), ki ga uporablja prevoznik v železniškem prometu za zagotavljanje storitev (informacije, prodaja vozovnic, vračilo denarja za vozovnico, odziv na pritožbe itd.) potniku.
Identifikacija potniškega vagona	Pomeni enotno identifikacijsko številko potniškega vagona
Komisija	Pomeni Evropsko komisijo
Proizvod COTS	Pomeni serijske proizvode, ki so v komercialni prodaji
Odjemalec	Pomeni osebo, ki namerava kupiti, kupuje ali je kupila železniški proizvod zase ali za drugo(-ge) osebo(-be). Zato se lahko razlikuje od potnika (glejte Potnik)
Dešifriranje	Pomeni preoblikovanje šifriranih podatkov v prvotno obliko
Zamuda	Pomeni časovno razliko med načrtovanim časom prihoda potnika v skladu z objavljenim voznim redom in časom njegovega dejanskega ali pričakovanega prihoda
Delta odklon	Pomeni operativno „zakasnitev ali zgodnost“ v primerjavi z rezerviranim načrtovanim časom
Datum/čas odhoda, dejanski	Pomeni dejanski datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva
Datum/čas odhoda, ocenjen	Pomeni datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva na podlagi tekoče napovedi
Datum/čas odhoda, predviden	Pomeni datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva v voznem redu
Direktiva 2008/57	Pomeni Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti
Zamuda pri odhodu, dejanska	Pomeni časovno razliko med dejanskim datumom/časom odhoda in predvidenim datumom/časom odhoda
Zamuda pri odhodu, pričakovana	Pomeni časovno razliko med datumom/časom odhoda in pričakovanim datumom/časom odhoda
Zaslon za prikaz	Pomeni vsako dinamično vidno napravo, nameščeno na postajah ali znotraj/zunaj vlakov, za obveščanje potnikov
Distributer	Pomeni podjetje, ki zagotavlja pravno in tehnično sposobnost izdajateljem za prodajo železniških proizvodov ali zagotavljanje spletnih možnosti odjemalcem za nakup železniških proizvodov. Poleg tega lahko distributer nudi izdajateljem storitve s sestavljanjem O-D (začetna točka-namembni kraj), ki jih izvajajo različni prevozniki, v celotna potovanja, kakor zahteva potnik. Distributer je lahko prevoznik
Domača vožnja	Pomeni vožnjo potnika z vlakom, pri kateri potnik ne prečka meje države članice
Storitev železniškega prevoza potnikov v notranjem prometu	Pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, pri kateri ni prečkanja meje države članice
Šifriranje	Pomeni šifriranje podatkov
ERA	Evropska agencija za železniški promet

Izraz	Opis
Bistvene zahteve	Pomeni vse pogoje, opisane v Prilogi III Direktive 2008/57/ES, ki jih morajo izpolnjevati vseevropski železniški sistem, podsistemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki.
ETA	Pomeni ocenjeni čas prihoda (vlaka na postajo)
ETH	Pomeni ocenjeni čas primopredaje (vlaka enega upravljavca infrastrukture drugemu)
ETI	Pomeni ocenjeni čas izmenjave (vlaka enega prevoznika v železniškem prometu drugemu)
Evropska agencija za železniški promet	Pomeni agencijo, ustanovljeno v skladu z Direktivo 881/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije
Prevoznina	Pomeni stroške, ki jih je treba plačati za prevoz ali storitev
Napoved	Pomeni najboljšo oceno časa dogodka (npr. čas prihoda, odhoda ali prehoda vlaka)
Točka za napoved	Pomeni ciljno točko, za katero se pripravi napoved. Lahko se nanaša na prihod, odhod, prehod ali primopredajo
Storitev železniškega prevoza potnikov v tujini	Pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, ki jo je potnik kupil v državi, vendar se izvaja v državi, ki je različna od države nakupa
Prodaja v tujini	Pomeni prodajo vozovnice za vlak, ki jo opravlja izdajatelj, vendar pa ni (eden od) prevoznik(-kov), ki upravlja(-jo) vlak, na katerem bo vozovnica uporabljena. Izdajatelj je lociran v državi, ki je različna od države prevoznika(-kov)
FTP	Pomeni protokol za prenos datotek Protokol za prenos datotek med računalniškimi sistemi v omrežju TCP/IP
Izpolnjevanje	Pomeni proces izročitve proizvoda odjemalcu po tem, ko ga je kupil
Splošni prevozni pogoji	Pomeni pogoje prevoznika v obliki splošnih pogojev ali tarif, ki pravno veljajo v vsaki državi članici in so postali s sklenitvijo pogodbe o prevozu njen sestavni del
Vlak skupno ceno	Pomeni vlak, na katerega lahko potnik vstopi samo, če je kupil vozovnico s skupno ceno
Točka primopredaje	Pomeni točko, kjer se odgovornost prenese z enega upravljavca infrastrukture na drugega
HTTP	Pomeni protokol za prenos hiperbesedila Protokol odjemalec/strežnik, ki se uporablja za povezavo s strežniki na spletu
UI	Pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture. To lahko zajema tudi upravljanje infrastrukturnih nadzornih in varnostnih sistemov. Naloge upravljavca infrastrukture na koridorju ali delu koridorja so lahko dodeljene raznim organom ali podjetjem
Upravljavec infrastrukture (UI)	Glejte UI
Vozovnice z rezervacijo (IRT – Integrated Reservation Tickets)	Pomeni vrsto vozovnice za vlak, ki je omejena na posebni vlak na določen datum/čas. Vozovnica IRT se lahko prodaja samo prek spletne transakcije med prodajnim terminom in sistemom, ki dodeljuje storitev in je gostitelj ustreznega vlaka

Izraz	Opis
Izmenjava med prevozniki	<p>Pomeni prenos nadzora z enega prevoznika v železniškem prometu na drugega iz praktičnih operativnih in varnostnih razlogov ter zaradi odgovornosti. Primeri so:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zaporedni prevozniki v železniškem prometu,</li> <li>— vlaki z nadomestnimi prevozniki,</li> <li>— prenos informacij med različnimi prevozniki v železniškem prometu</li> </ul>
Točka izmenjave	<p>Pomeni mesto, kjer se upravljanje vlaka prenese od enega prevoznika v železniškem prometu k drugemu</p> <p>V zvezi z vožnjo vlaka prevoznik v železniškem prometu preda vlak naslednjemu prevozniku v železniškem prometu in ta je zdaj lastnik poti za naslednji odsek vožnje.</p>
Vmesna postaja	<p>Pomeni lokacijo, ki opredeljuje začetno ali končno točko odseka vožnje. To je lahko na primer točka izmenjave, primopredaje ali obravnave</p>
Storitev železniškega prevoza potnikov v mednarodnem prometu	<p>Pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, ki prečka mejo vsaj ene države članice</p>
Mednarodna vožnja	<p>Pomeni vožnjo potnika z vlakom, ki prečka mejo vsaj ene države članice</p>
Mednarodna prodaja	<p>Pomeni prodajo vozovnice za vlak za mednarodno vožnjo</p>
Komponenta interoperabilnosti	<p>Pomeni vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema. Pojem komponenta zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakršno je programska oprema</p>
IP	<p>Pomeni internetni protokol</p>
Izdajatelj	<p>Pomeni podjetje, ki prodaja vozovnice in sprejema plačila. Izdajatelj je lahko prevoznik in/ali distributer. Izdajatelj je podjetje, ki je na vozovnici navedeno s svojo oznako in po možnosti logotipom</p>
Vožnja	<p>Pomeni premik potnika (ali več potnikov, ki potujejo skupaj) s kraja A na kraj B</p>
Načrtovalec vožnje	<p>Pomeni sistem IT, ki lahko predlaga rešitve za vožnjo</p> <p>Rešitev za vožnjo je sklop ene ali več komercialnih prevoznih storitev, ki odgovarja vsaj na vprašanje „Kako lahko pridem od kraja A do kraja B na določen datum in ob določenem času odhoda/prihoda?“. Vprašanje lahko vsebuje kompleksnejša dodatna merila, kakor je „najhitreje“, „najceneje“, „brez prestopov“ itd. Potnik lahko pripravi rešitve za vožnjo sam na podlagi pregleda različnih informacijskih virov ali pa mu rešitev ponudi načrtovalec vožnje</p>
Imetnik	<p>Pomeni osebo, ki je lastnik vozila ali ima pravico do uporabe vozila, trajno ekonomsko izkorišča vozilo kot prevozno sredstvo in je kot taka registrirana v registru železniškega voznega parka.</p>
Identifikacija lokomotive	<p>Pomeni enotno identifikacijsko številko vlečnega vozila</p>
Dati na voljo	<p>Pomeni objavo informacij ali podatkov, za katere lahko velja nadzor dostopa</p>
Vnos na seznam	<p>Pomeni metodo izpolnjevanja, pri kateri odjemalec opravi nakup vnaprej (npr. doma) in prejme samo potrditev, običajno z referenčno oznako. Podjetje, ki opravlja to vrsto prodaje, zagotovi organizaciji za nadzor vozovnic (TCO) seznam vseh potnikov (in referenčnih oznak), ki imajo dovoljenje za vstop na določen vlak. Potnik preprosto izrazi željo po vstopu na vlak pred odhodom ali po odhodu na TCO. TCO preveri, ali lahko potnik vstopi na vlak/ostane na njem</p>



Izraz	Opis
Tržna cena	Glejte Skupna cena
Metapodatki	Ta izraz preprosto pomeni podatke o podatkih. Opisuje podatke, programske storitve in druge sestavne dele, ki jih vsebujejo informacijski sistemi podjetij. Primeri vrst metapodatkov vključujejo standardne opredelitve podatkov, informacije o lokacijah in usmerjanju ter upravljanju sinhronizacije za distribucijo skupnih podatkov.
Priglašeni organi	Pomeni organe, odgovorne za presojo skladnosti ali primernosti komponent interoperabilnosti za uporabo ali oceno postopka ES za preverjanje podsistemov
Vlak NRT	Pomeni vlak, na katerega lahko vstopi potnik, ki je kupil vozovnico NRT, v primeru mednarodne prodaje ali prodaje v tujini
NRT	Vozovnice brez rezervacije – to je način prodaje vozovnic za vlak, namenjen za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, pri katerem lahko izdajatelj izdela vozovnico lokalno, brez spletne transakcije s sistemom, ki dodeljuje rezervacijo. Vozovnice NRT so vedno odprte vozovnice, tj. pogodba o prevozu velja za vsak vlak NRT, ki obratuje na poti, označeni na vozovnici, v določenem obdobju veljavnosti. Izdajatelj potrebuje za izdajo vozovnice NRT seznam OD („serija“) ter enega ali več cenikov, ki ustrezajo lestvicam razdalj. Rezervacije se lahko kupijo (v nekaterih primerih se morajo kupiti) skupaj z vozovnico
Ponudba	Glejte Razpoložljivost
Uradna spletna stran	Pomeni javno spletno stran podjetja, na kateri se objavljajo komercialne informacije za odjemalce. Spletna stran mora biti strojno berljiva in upoštevati smernice za dostopnost spletnih vsebin
Vse na enem mestu	Mednarodno partnerstvo med upravljavci železniške infrastrukture, ki omogoča eno samo kontaktno točko za železniške odjemalce za naslednje namene: naročanje določenih vlakovnih poti v mednarodnem tovarnem prometu, spremljanje premikanja celotnega vlaka, v splošnem tudi zaračunavanje pristojbin za uporabo proge v imenu upravljavcev infrastrukture
Potnik	Pomeni osebo, ki namerava potovati, potuje ali je potovala in je ali bo uporabila prevozne storitve in druge storitve enega ali več prevoznikov v železniškem prometu Lahko se razlikuje od odjemalca (glejte Odjemalec)
Vlakovna pot	Pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem času (proga, opredeljena v času in prostoru)
Številka vlakovne poti	Pomeni številko opredeljene vlakovne poti
Plačilo	Pomeni prenos denarja od ene stranke (kakor je odjemalec) k drugi (kakor je distributer). Plačilo se običajno opravi v zameno za zagotovitev prevoza ali storitve
Vsak z vsakim	Pomeni razred sistemov in aplikacij, ki decentralizirano uporabljajo porazdeljene vire za opravljanje kritičnih funkcij
Oseba z omejeno mobilnostjo (PRM)	Pomeni vsako osebo, katere mobilnost je pri uporabi prevoza zmanjšana zaradi kakršne koli telesne invalidnosti (senzorične ali gibalne, stalne ali začasne), intelektualne nezmožnosti ali prizadetosti, ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti, ali zaradi starosti, in katere stanje zahteva posebno pozornost in prilagajanje storitve, ki je na voljo vsem potnikom, njenim posebnim potrebam
Peron	Pomeni območje na postaji za izstop z vlakov/vstop nanje
Primarni podatki	Pomeni osnovne podatke kot referenčne vnosne podatke za sporočila ali kot podlago za funkcionalnost in izračun izpeljanih podatkov
PRM	Glejte Oseba z omejeno mobilnostjo

Izraz	Opis
Proizvod	Pomeni vrsto vlaka z opredeljenimi vrstami storitev (npr. visoka hitrost, prostori za skladiščenje koles, prostor za osebe z omejeno mobilnostjo, vagoni z ležalniki in/ali vagoni spalniki, jedilni vagoni, naprave za odnašanje itd.), ki so povezane z ustreznimi cenami in se lahko povežejo s posebnimi pogoji
Objava	Pomeni objavo informacij ali podatkov, za katere ne velja nadzor dostopa
Železniški sistem	Pomeni (kakor v „vseevropskem železniškem sistemu“), strukturo vseevropskega prometnega omrežja, opisano v Prilogi I (Direktiva 2008/57/ES), ki je sestavljena iz prog in stabilnih naprav, zgrajenih ali dograjenih za klasični in kombinirani železniški prevoz, ter iz železniškega voznega parka, zgrajenega za vožnjo po tej infrastrukturi
Prevoznik v železniškem prometu	Pomeni vsako javno ali zasebno podjetje, katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev za prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik obvezno zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko
Redni procesi v primerjavi s kratkoročnimi	Redni proces pomeni proces, ki poteka v obdobju sedmih ali več dni Kratkoročni proces pomeni proces, ki poteka v obdobju, krajšem od sedmih dni
Točka javljanja	Pomeni točke prehoda, ki jih upravljavec infrastrukture uporablja (samo) za zagotavljanje informacij o vožnji vlaka, ali točke, kjer se pripravljajo napovedi
Repozitorij	Pomeni skladiščenje podatkov, ki je podobno podatkovni bazi in podatkovnemu slovarju; vendar po navadi vključuje celovit sistem za upravljanje informacij Poleg opisov podatkovnih struktur (tj. osebkov in elementov) mora vsebovati tudi meta-podatke, ki so zanimivi za podjetje, podatkovne zaslone, poročila, programe in sisteme
Rezervacija	Pomeni dovoljenje, pisno ali elektronsko, ki daje pravico do storitve (prevoza ali pomoči) na podlagi predhodno potrjenega dogovora o prevozu za določeno osebo
Sistem rezervacij	Pomeni računalniško podprt sistem za shranjevanje in priklic informacij ter vodenje transakcij v zvezi s potovanjem. Sistem rezervacij omogoča sprotno vzdrževanje pravilnega popisa in je na voljo agentom/posrednikom po vsem svetu
Posrednik	Pomeni osebo ali podjetje, ki odjemalcu proda vozovnico za železniško storitev z rezervacijo ali brez nje. Posrednik je lahko prevoznik v železniškem prometu (agent) ali pooblaščen turistični agent
Proga	Pomeni zemljepisno pot, ki bo potekala od začetne točke do namembne točke
Odsek proge	Pomeni del proge
PŽP	Glejte Prevoznik v železniškem prometu
Prodaja	Glejte Rezervacija
Storitev	Glejte Prevozna storitev
Izvajalec storitev	Pomeni osebo, odgovorno za izvajanje kakršnih koli storitev, povezanih s prevozom potnikov
Treba je	Pomeni, da je opredelitev absolutna zahteva specifikacije
Kratkoročni procesi	Glejte Redni procesi v primerjavi s kratkoročnimi

Izraz	Opis
Prošnja za vlakovno pot v kratkem roku	Pomeni posamezno prošnjo za vlakovno pot v skladu s členom 23 Direktive 2001/14/ES zaradi dodatnih prevoznih zahtev ali operativnih potreb
SQL	Pomeni sestavljeni jezik za poizvedbe Jezik, ki so ga razvili pri IBM, standardiziran pa je bil z ANSI in ISO, in se uporablja za ustvarjanje, upravljanje in priklic podatkov v relacijskih podatkovnih bazah.
Zainteresirane strani	Pomeni vsako osebo ali organizacijo z upravičenim interesom za izvedbo vlakovne storitve, npr.: — prevoznik v železniškem prometu, — ponudnik lokomotiv, — ponudnik vagonov, — ponudnik strojevodij/vlakovnega osebja, — upravljavec infrastrukture (UI), — upravljavec voznega parka, — ponudnik trajekta, — delavec — prodajalec vozovnic — potnik
Postaja	Pomeni železniško lokacijo, kjer lahko potniški vlak začne vožnjo, se ustavi ali konča vožnjo
Upravljavec postaje	Pomeni organizacijski subjekt v državi članici, na katerega je bila prenesena odgovornost za upravljanje železniške postaje in je lahko upravljavec infrastrukture
Nadomestni prevoznik	Pomeni prevoznika v železniškem prometu, ki ni sklenil prevozne pogodbe s potnikom, vendar mu je pogodbeni prevoznik v železniškem prometu v celoti ali deloma poveril izvedbo prevoza po železnici
Tarifa	Pomeni določen sklop prevoznin, ki so na voljo za določen vlak ali določen dan ali določen del O-D vožnje. Tarife se lahko združujejo v različne kategorije (kakor so javne prevoznine, skupinske prevoznine itd.)
TCO	Pomeni organizacijo za nadzor vozovnic. To je organizacija, ki je pooblaščen za preverjanje potniških vozovnic. Največkrat gre za prevoznika. Po potrebi mora TCO izročiti distributerjem varnostna potrdila za Mednarodno železniško vozovnico za tiskanje doma (IRTHP)
Tehnični dokument	Pomeni vsak tehnični dokument, ki ga objavi Evropska agencija za železniški promet v skladu s členom 5(8) Direktive 2008/57
Tehnična specifikacija za interoperabilnost	Pomeni specifikacijo, sprejeto v skladu z Direktivo 2008/57, ki velja za vsak podsistem ali del podsistema, da bi zadostil bistvenim zahtevam in zagotovil interoperabilnost železniškega sistema
TETA	Glejte Predvideni čas prihoda vlaka
Tretja oseba	Pomeni vsako javno ali zasebno podjetje, ki ni prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, in izvaja storitve kot pomožne storitve ali storitve, povezane s storitvami/prevoznimi storitvami
Enotna vozovnica	Pomeni vozovnico ali vozovnice, ki predstavljajo prevozno pogodbo o zaporednih storitvah železniškega prevoza enega ali več prevoznikov v železniškem prometu
Vozovnica	Pomeni materialno ali nematerialno registracijo, ki dovoljuje potniku pogodbeno uporabo ene ali več komercialnih prevoznih storitev, ki jih nudi eden ali več prevoznikov v železniškem prometu
Vozovnica ob odhodu	Pomeni metodo izpolnjevanja, pri kateri odjemalec opravi nakup vnaprej (npr. doma) in dvigne vozovnico na odhodni postaji, na prodajnem oknu ali prodajnem avtomatu

Izraz	Opis
Prodajalec vozovnic	Pomeni vsakega posrednika prevoznih storitev v železniškem prometu, ki sklepa prevozne pogodbe in prodaja vozovnice v svojem imenu ali v imenu prevoznika v železniškem prometu
Vozni red	Pomeni seznam komercialnih prevoznih storitev, ki jih nudi prevoznik v železniškem prometu v določenem obdobju
TOD	Glejte Vozovnica ob odhodu
Organizator potovanja	Pomeni organizatorja ali posrednika, ki ni prevoznik v železniškem prometu v smislu točk (2) in (3) člena 2 Direktive 90/314/EGS
Predvideni čas prihoda vlaka	Pomeni predvideni čas prihoda vlaka na določeno točko, npr. točko primopredaje, točko izmenjave, namembni kraj vlaka
Vlakovna pot	Pomeni vlakovno progo, opredeljeno v času in prostoru
Vožnja vlaka prekinjena	Pomeni, da je na podlagi lokalnih razmer v določenem času in mnenja vključenih strani nadaljevanje vožnje vlaka neznano. Če je znana zamuda, upravljavec infrastrukture pošlje sporočilo o napovedi vožnje vlaka
Vseevropski železniški sistem	Pomeni železniško omrežje, kakor je opisano v Prilogi 1 k Direktivi 2008/57/ES
Prevozna pogodba	Pomeni pogodbo o prevozu, za katerega se zahteva plačilo, ali brezplačnem prevozu med prevoznikom v železniškem prometu ali prodajalcem vozovnic in potnikom o zagotovitvi ene ali več prevoznih storitev
Vrsta prevoza	Pomeni splošno vrsto vozila, ki lahko prevažata potnike (vlak, letalo, avtobus itd.)
Prevozna storitev	Pomeni komercialno prevozna storitev ali prevozna storitev na podlagi pogodbe o javnih storitvah, ki povezuje dva ali več krajev in jo ponuja prevoznik v železniškem prometu v skladu z objavljenim voznim redom. Prevozna storitev se običajno opravlja z določeno vrsto prevoza
Izvajalec prevoznih storitev	Pomeni vsako zasebno ali javno podjetje, ki ima dovoljenje za prevoz ljudi v domačem ali mednarodnem potniškem prometu. „Izvajalec prevoznih storitev“ sprejema potne dokumente, ki jih izdajajo pooblaščenata prodajna mesta njegovih distributerjev. Ima vlogo pogodbenega prevoznika, s katerim je potnik sklenil pogodbo o prevozu. Izvedba prevozne storitve se lahko v celoti ali delno zaupa nadomestnemu prevozniku
TSI	Glejte Tehnična specifikacija za interoperabilnost
XML	Pomeni razširjeni označevalni jezik
XQL	Pomeni razširjeni sestavljeni jezik za poizvedbe

## PRILOGA II

## SEZNAM ODPRTIH TOČK

V skladu s členom 5(6) Direktive 2008/57/ES so opredeljene naslednje odprte točke:

Oddelek	Odrpte točke
4.2.2.1	Tehnični dokument o postopku in zanj uporabljene informacije v zvezi s podatki o tarifah za domačo prodajo.
4.2.10	Standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov
4.2.11.2	Standard za evropsko „vozovnico ob odhodu“ in evropski „vnos na seznam“
4.2.11.3	Tehnični dokument ali standard o načinih neposrednega izpolnjevanja, povezanih z vozovnicami in/ali rezervacijami in vrsto medija za domačo prodajo
4.2.11.4	Tehnični dokument ali standard o načinih posrednega izpolnjevanja, povezanih z vozovnicami in/ali rezervacijami in vrsto medija za domačo prodajo
4.2.22	Standard za izmenjavo informacij o prevozninah v okviru povezave z drugimi vrstami prevoza

## PRILOGA III

## SEZNAM TEHNIČNIH DOKUMENTOV, NAVEDENIH V TEJ TSI

Referenca	Oznaka
B.1. (V1.1)	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov o tarifah za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini – vozovnice NRT
B.2. (V1.1)	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov o tarifah za mednarodno prodajo in prodajo v tujini – vozovnice z rezervacijo (IRT)
B.3. (V1.1)	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini – posebne ponudbe
B.4. (V1.1)	Navodila za izvajanje sporočil EDIFACT, ki obsegajo izmenjavo podatkov iz voznih redov
B.5. (V1.1)	Elektronska rezervacija sedežev/mest ter elektronska izdelava potnih dokumentov – izmenjava sporočil
B.6. (V1.1)	Elektronska rezervacija sedežev/mest ter elektronska izdelava potnih dokumentov (standardi RCT2)
B.7. (V1.1)	Mednarodna železniška vozovnica za tiskanje doma
B.8. (V1.1)	Standardne numerične šifre za prevoznike v železniškem prometu, upravljavce infrastrukture in druga podjetja, vključena v verige v železniškem prometu
B.9. (V1.1)	Standardne numerične šifre za lokacije
B.10 (V1.1)	Elektronska rezervacija pomoči za osebe z omejeno mobilnostjo – izmenjava sporočil
B.30. (V1.1)	Shema - katalog sporočil/sklopov podatkov, ki jo potrebuje prevoznik v železniškem prometu/upravljavec infrastrukture za sporočanje TSI TAP

## PRILOGA IV

## SEZNAM TARIF ZA MEDNARODNO PRODAJO ALI PRODAJO V TUJINI

**C.1 Tarife NRT**

Bistvena vsebina podatkov o tarifah NRT je:

- serija,
- proizvodi,
- storitve,
- oznake prevoznika,
- preglednice prevoznin,
- seznam postaj.

Tarife NRT morajo biti na voljo vnaprej, vsaj tri mesece pred začetkom veljavnosti tarif.

**C.2 Tarife IRT**

Bistvena vsebina podatkov o tarifah IRT je:

- tarife,
- tarifne lestvice,
- kartice, ki se uporabljajo s tržnimi cenami,
- vrste izključitev,
- prodajni pogoji,
- poprodajni pogoji,
- preglednice prevoznin,
- seznam postaj/con.

Tarife IRT morajo biti na voljo vnaprej v skladu z njihovimi prodajnimi pogoji.

**C.3 Posebne tarife**

Bistvena vsebina podatkov o posebnih tarifah je:

- ponudba in njeni pogoji,
- prevoznine,
- dodatki,
- pooblastila,
- število potnikov/spremljevalcev in njihove kategorije,
- vrste znižanj,
- vrste izključitev,
- prodajni pogoji,
- poprodajni pogoji,

- pristojbine za rezervacijo,
- serija,
- vlaki, vključno s kategorijami in napravami.

Posebne tarife morajo biti na voljo vnaprej v skladu s prodajnimi pogoji.

---



**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 455/2011****z dne 11. maja 2011****o določitvi pavšalnih uvoznih vrednosti za določitev vhodne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1234/2007 z dne 22. oktobra 2007 o vzpostavitvi skupne ureditve kmetijskih trgov in o posebnih določbah za nekatere kmetijske proizvode („Uredba o enotni SUT“) <sup>(1)</sup>,ob upoštevanju Uredbe Komisije (ES) št. 1580/2007 z dne 21. decembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za uredbe Sveta (ES) št. 2200/96, (ES) št. 2201/96 in (ES) št. 1182/2007 v sektorju sadja in zelenjave <sup>(2)</sup> ter zlasti člena 138(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

Uredba (ES) št. 1580/2007 ob uporabi rezultatov večstranskih trgovinskih pogajanj urugvajskega kroga določa merila, v skladu s katerimi Komisija določi pavšalne vrednosti za uvoz iz tretjih držav za proizvode in obdobja iz dela A Priloge XV k tej uredbi –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Pavšalne uvozne vrednosti iz člena 138 Uredbe (ES) št. 1580/2007 so določene v Prilogi k tej uredbi.

*Člen 2*

Ta uredba začne veljati 12. maja 2011.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 11. maja 2011

*Za Komisijo  
V imenu predsednika*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generalni direktor za kmetijstvo in razvoj podeželja*<sup>(1)</sup> UL L 299, 16.11.2007, str. 1.<sup>(2)</sup> UL L 350, 31.12.2007, str. 1.

## PRILOGA

## Pavšalne uvozne vrednosti za določitev vhodne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave

(EUR/100 kg)

Oznaka KN	Oznaka tretjih držav <sup>(1)</sup>	Pavšalna uvozna vrednost
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 držav, določena v Uredbi Komisije (ES) št. 1833/2006 (UL L 354, 14.12.2006, str. 19). Oznaka „ZZ“ predstavlja „druga porekla“.

**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 456/2011****z dne 11. maja 2011****o spremembi reprezentativnih cen in dodatnih uvoznih dajatev za nekatere proizvode v sektorju sladkorja, določenih z Uredbo (EU) št. 867/2010, za tržno leto 2010/11**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1234/2007 z dne 22. oktobra 2007 o vzpostavitvi skupne ureditve kmetijskih trgov in o posebnih določbah za nekatere kmetijske proizvode („Uredba o enotni SUT“) (1),

ob upoštevanju Uredbe Komisije (ES) št. 951/2006 z dne 30. junija 2006 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje Uredbe Sveta (ES) št. 318/2006 glede trgovine s tretjimi državami v sektorju sladkorja (2) in zlasti drugega stavka drugega pododstavka člena 36(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Reprezentativne cene in dodatne uvozne dajatve za beli in surovi sladkor ter nekatere sirupe za tržno leto

2010/11 so bile določene z Uredbo Komisije (EU) št. 867/2010 (3). Navedene cene in dolžnosti so bile nazadnje spremenjene z Uredbo Komisije (EU) št. 438/2011 (4).

- (2) Glede na podatke, ki so trenutno na voljo Komisiji, je treba navedene cene in dajatve spremeniti v skladu s pravili in postopki iz Uredbe (ES) št. 951/2006 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Reprezentativne cene in dodatne uvozne dajatve za proizvode iz člena 36 Uredbe (ES) št. 951/2006, določene z Uredbo (EU) št. 867/2010 za tržno leto 2010/11, se spremenijo v skladu s Prilogo k tej uredbi.

*Člen 2*

Ta uredba začne veljati 12. maja 2011.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 11. maja 2011

*Za Komisijo*

*V imenu predsednika*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generalni direktor za kmetijstvo in razvoj podeželja*

(1) UL L 299, 16.11.2007, str. 1.

(2) UL L 178, 1.7.2006, str. 24.

(3) UL L 259, 1.10.2010, str. 3.

(4) UL L 118, 6.5.2011, str. 6.

## PRILOGA

**Spremenjene reprezentativne cene in dodatne uvozne dajatve za beli in surovi sladkor ter proizvode z oznako KN 1702 90 95, ki se uporabljajo od 12. maja 2011**

(EUR)

Oznaka KN	Reprezentativna cena na 100 kg neto zadevnega proizvoda	Dodatna uvozna dajatev na 100 kg neto zadevnega proizvoda
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> Določitev za standardno kakovost, kot je določena v točki III Priloge IV k Uredbi (ES) št. 1234/2007.

<sup>(2)</sup> Določitev za standardno kakovost, kot je določena v točki II Priloge IV k Uredbi (ES) št. 1234/2007.

<sup>(3)</sup> Določitev na 1 % vsebnosti saharoze.

## IV

(Akti, sprejeti pred 1. decembrom 2009 v skladu s Pogodbo ES, Pogodbo EU in Pogodbo Euratom)

## ODLOČBA NADZORNEGA ORGANA EFTE

št. 343/09/COL

z dne 23. julija 2009

o nepremičninskih transakcijah občine Time glede parcel številka 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/7, 2/32

(Norveška)

NADZORNI ORGAN EFTE <sup>(1)</sup> JE –

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru <sup>(2)</sup> in zlasti členov 61 do 63 Sporazuma ter Protokola 26 k Sporazumu,

ob upoštevanju Sporazuma med državami Efte o ustanovitvi nadzornega organa in sodišča <sup>(3)</sup> ter zlasti člena 24 Sporazuma,

ob upoštevanju člena 1(3) dela I in členov 4(4) in 7(2) dela II Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču <sup>(4)</sup>,

ob upoštevanju Smernic Nadzornega organa o uporabi in razlagi členov 61 in 62 Sporazuma EGP <sup>(5)</sup> in zlasti poglavja o elementih državne pomoči pri prodaji zemljišč in objektov s strani javnih organov,

ob upoštevanju Odločbe Nadzornega organa z dne 14. julija 2004 o izvedbenih določbah iz člena 27 dela II Protokola 3 <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> V nadaljnjem besedilu: Nadzorni organ.

<sup>(2)</sup> V nadaljnjem besedilu: Sporazum EGP.

<sup>(3)</sup> V nadaljnjem besedilu: Sporazum o nadzornem organu in sodišču.

<sup>(4)</sup> V nadaljnjem besedilu: Protokol 3.

<sup>(5)</sup> Smernice o uporabi in razlagi členov 61 in 62 Sporazuma EGP in člena 1 Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču, ki jih je sprejel in izdal Nadzorni organ 19. januarja 1994 (UL L 231, 3.9.1994, str. 1 in Dopolnilo EGP št. 32, 3.9.1994, str. 1). Smernice so bile nazadnje spremenjene 10. junija 2009 (v nadaljnjem besedilu: Smernice o državni pomoči). Posodobljena različica Smernic o državni pomoči je objavljena na spletni strani Nadzornega organa: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(6)</sup> Odločba št. 195/04/COL z dne 14. julija 2004 (UL L 139, 25.5.2006, str. 37 in Dopolnilo EGP št. 26, 25.5.2006, str. 1), kakor je bila spremenjena z Odločbo št. 319/05/COL z dne 14. decembra 2005, objavljeno v UL L 113, 27.4.2006, str. 24, in Dopolnilu EGP št. 21, 27.4.2006, str. 46. Prečiščena različica Odločbe št. 195/04/COL je objavljena na spletni strani Nadzornega organa: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami <sup>(7)</sup>, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

## I. DEJSTVA

## 1. POSTOPEK

Nadzorni organ je 3. marca 2007 od združenja z imenom Aksjonsgruppa „Ta vare på trivelige Bryne“ prejel pritožbo v zvezi s prodajo parcel številka 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 v občini Time s strani občinskih organov dvema različnima zasebnima subjektoma ter prodajo parcele številka 2/70 (stadion Bryne, ki vključuje tudi parcelo številka 2/32) s strani Bryne fotballklubb zasebnemu vlagatelju, ki jo je občina pred tem dala klubu (ev. št.: 414270). Zasebni vlagatelj g. Gunnar Oma je z dopisom z dne 9. maja 2007 Nadzornemu organu poslal pritožbo v zvezi s prodajo ene od zgoraj navedenih nepremičnin s strani občine Time, t.j. parcele številka 4/165.

Po korespondenci in izmenjavi informacij z norveškimi organi <sup>(8)</sup> se je 19. decembra 2007 Nadzorni organ odločil, da sproži formalni postopek preiskave o prodaji zgoraj navedenih zemljiških parcel. Odločba Nadzornega organa št. 717/07/COL o sprožitvi postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* in v Dopolnilu EGP k *Uradnemu listu Evropske unije* <sup>(9)</sup>.

Norveški organi so pripombe na odločbo o sprožitvi postopka predložili z dopisom z dne 21. februarja 2008 (ev. št. 466024). Nadzorni organ je pozval zainteresirane strani, naj predložijo

<sup>(7)</sup> UL C 138, 5.6.2008, str. 30 in Dopolnilo EGP št. 31, 5.6.2008 str. 1.

<sup>(8)</sup> Za nadaljnje podrobnosti o izmenjavi korespondence glej Odločbo Nadzornega organa št. 717/07/COL, objavljeno na spletni strani Nadzornega organa: [http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717\\_07\\_col.pdf](http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf)

<sup>(9)</sup> Prim. opombo 7.

svoje pripombe. Nadzorni organ je prejel pripombe dveh zainteresiranih strani<sup>(10)</sup>. Nadzorni organ je z dopisom z dne 24. julija 2008 (ev. št. 485974) te pripombe posredoval norveškemu organom. Norveški organi so Nadzorni organ z dopisom z dne 13. avgusta 2008 (ev. št. 488289) obvestili, da nimajo nadaljnjih pripomb.

## 2. OPIS TRANSAKCIJ, KI SE PREGLEDUJEJO

### 2.1 PRODAJA PARCEL ŠTEVILKA 1/152, 1/301 IN 1/630 PODJETJU GRUNNSTEINEN AS

Občina Time je s prodajno pogodbo z dne 25. avgusta 2007<sup>(11)</sup> zasebnemu izvajalcu gradbenih del Grunnsteinen AS prodala parcele številka 1/152 (1 312 kvadratnih metrov), 1/301 (741 kvadratnih metrov) in 1/630 (1 167 kvadratnih metrov) v centru občinskega središča občine Time, v kraju Bryne. V skladu s pojasnili se zdi, da so pobudo za sklenitev sporazuma dali kupci in pred prodajo ni potekalo javno zbiranje ponudb<sup>(12)</sup>. Podjetje Grunnsteinen AS za nepremičnine ni plačalo nobenega zneska, vendar se je zavezalo zgraditi 65 parkirnih mest kot nadomestilo za običajno plačilo za nepremičnino<sup>(13)</sup>. Določba 7 sporazuma Grunnsteinen je določala, da se lastniške pravice na nepremičnini prenesejo šele ob dokončanju parkirnih mest, najpozneje do konca leta 2008. Poleg tega je določba 1 določala, da se podzemno parkirišče ob ponovnem prenosu za občino Time v zemljiški knjigi vpiše kot ločena parcela.

Določba 1 pogodbe<sup>(14)</sup> navaja, da so bile nepremičnine ob sklenitvi pogodbe v območju, namenjenem za stanovanja in javno cesto/parkirišče.

Po določbi 1 pogodbe se je podjetje Grunnsteinen AS zavezalo zgraditi *podzemna* parkirna mesta na parceli številka 1/152, od katerih naj bi jih ob dokončanju 65 prenesli na občino Time (določbi 1 in 5 sporazuma). Po navedbah občinskih organov je bilo plačilo za parcelo številka 1/152 sestavljeno iz 44 parkirnih mest na nepremičnini, ki je nadomestilo za podzemno parkirišče. Glede parcel številka 1/301 in 1/630 je občina naročila oceno vrednosti ene od nepremičnin, in sicer parcele številka 1/630, in občina trdi, da ju je ocenil Eiendomsmeqler 1. Ocena vrednosti parcele številka 1/630, v kateri je bilo ugotovljeno, da je bila tržna vrednost 600 NOK na kvadratni meter, je bila Nadzornemu organu predložena pred sprožitvijo formalnega

postopka preiskave<sup>(15)</sup>. V odgovor na zahteve Nadzornega organa so norveški organi najprej predložili izračune gradbene podjetja Skanska Norge AS, ki je izračunalo ceno v višini približno 150 000 NOK na parkirno mesto v podzemnem parkirišču – brez DDV in stroškov nakupa / oddaje zemljišča<sup>(16)</sup>. Na podlagi teh ocen so norveški organi trdili, da bi bila na podlagi ocen vrednosti tržna cena za parceli številka 1/301 in 1/630 2 516 400 NOK<sup>(17)</sup>, ocenjena vrednost dodatnih 21 parkirnih mest, ki se jih je podjetje Grunnsteinen zavezalo zgraditi, pa je bila 2 625 000 NOK<sup>(18)</sup>. Tako bi podjetje Grunnsteinen z izgradnjo 21 dodatnih parkirnih mest v celoti nadomestilo vrednost teh dveh nepremičnin.

V odgovor na odredbo Nadzornega organa o predložitvi podatkov v odločbi o sprožitvi formalnega postopka preiskave so bile predložene nove ocene vrednosti nepremičnine ter ocene cene parkirišča<sup>(19)</sup>. Nove ocene vrednosti je izdelalo podjetje za vrednotenje sredstev OPAK. OPAK je na podlagi metode cene zemljišč<sup>(20)</sup> izračunal tržno vrednost 3,2 milijona NOK za nepremičnine, prodane v kosu. Po navedbah OPAK je hiša na parceli številka 1/301 zasežena in jo bo treba porušiti, zato predstavlja obremenitev nepremičnine. Stroški rušenja so ocenjeni na 150 000 NOK. Ocena OPAK vključuje tudi oceno stroškov za parkirna mesta. Na podlagi najmanj 25 kvadratnih metrov na parkirno mesto (kot zahtevajo vladni predpisi) in stroškov gradnje v višini 5 200 NOK za kvadratni meter (na podlagi izkušenj) je OPAK izračunal ceno 130 000 NOK za eno parkirno mesto ali 8 450 000 NOK za 65 parkirnih mest.

### 2.2 PRODAJA PARCELE ŠTEVILKA 4/165 PODJETJU BRYNE INDUSTRIPARK AS

Občina Time in zasebni izvajalec gradbenih del Bryne Industriepark AS sta 31. avgusta 2005 podpisala prodajno pogodbo v zvezi s parcelo številka 4/165 v Hålandu v občini Time<sup>(21)</sup>. Nepremičnina je obsegala 56 365 kvadratnih metrov industrijskih površin in prodajna cena je bila določena na 4,7 milijona NOK (ali približno 83 NOK na kvadratni meter). Ob podpisu pogodbe je bilo to območje namenjeno za industrijske namene, vendar podroben urbanistični načrt ni bil sprejet zaradi

<sup>(10)</sup> Ev. št. 484855 (Pripombe Norveške nogometne zveze z dne 4. julija 2008), 485026 (Pripombe odvetniške pisarne Arntzen de Besche v imenu Bryne fotballklubb z dne 8. julija 2008) in 485461 (Pripombe odvetniške pisarne Selmer v imenu Vålerenga football z dne 8. julija 2008).

<sup>(11)</sup> V nadaljnjem besedilu: Sporazum Grunnsteinen.

<sup>(12)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879), odgovor na vprašanje 1(e).

<sup>(13)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879), vprašanje 1(e).

<sup>(14)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879, Priloga 1).

<sup>(15)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879, Priloga 2). Norveška v odgovoru trdi, da je ocena vrednosti zadevala parceli številka 1/301 in 1/630. Vendar pa se to v dejanski oceni ne odraža in tudi navedeno število kvadratnih metrov ne kaže, da sta bili upoštevani obe nepremičnini.

<sup>(16)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879, Priloga 5).

<sup>(17)</sup> Zdi se, da to temelji na vrednosti 600 NOK na kvadratni meter in vrednosti objekta na parceli številka 1/301. Nadzornemu organu ni bilo predloženo vrednotenje objekta.

<sup>(18)</sup> To temelji na prvi oceni stroškov občine, ki znaša 125 000 NOK, navedeno v osnovnih dokumentih za razpravo na občinskem svetu (ev. št. 413558, str. 16–17). Zdi se, da je bila ocena Skanska pridobljena pozneje.

<sup>(19)</sup> Pripombe Norveške na uvodno odločbo Nadzornega organa, ev. št. 466024, priloga 3.

<sup>(20)</sup> V norveškem jeziku: „Tomtebelastningsmetoden“.

<sup>(21)</sup> Ev. št. 413558, str. 19 in naslednje.

ugovorov Uprave za javne ceste. Pogodba vsebuje določbo o vračilu sredstev (določba 7) za občino Time v primeru, če se na nepremičnini ne zgradi ali se nepremičnina ne da v uporabo 5 let po datumu prevzema.

V času sklenitve sporazuma je bila nepremičnina komunalno neopremljeno zemljišče. Občinska uprava v memorandumu za občinski svet, ki je odobril sporazum, navaja, da bi morala biti sklenitev pogodbe o ureditvi pogoj za prodajo zemljišča. Po navedbah občinskih organov so bili 30. avgusta 2007 sprejeti novi urbanistični predpisi, v katerih je bila nepremičnina določena za športne namene <sup>(22)</sup>. Prodajna pogodba je določala, da mora biti pogodba o ureditvi sklenjena na podlagi urbanističnega predpisa. Norveški organi so skupaj s pripombami o odločitvi o sprožitvi postopka predložili oceno stroškov ureditve, ki so jo naročili pri svetovalnem podjetju Asplan Viak, in ponudbo za zemeljska dela, ki jo je predložil lokalni gradbenik <sup>(23)</sup>.

Občina potrjuje, da pred prodajo ni potekalo javno zbiranje ponudb in da je pobudo za prodajo dal kupec, vendar trdi, da je bil za zemljišče v letih 2003 in 2004 objavljen oglas na njenih spletnih straneh. Iz upravnega memoranduma, ki je bil izdelan pred prodajo, sledi, da je bila cena zaračunana na podlagi cene, po kateri je občina Time nepremičnino kupila v letu 1999, ki so ji bili pristiženi stroški investicijskega vzdrževanja, stroški regulativnih dejavnosti in upravni stroški. Cena je bila torej določena v skladu s splošnim načelom občine za prodajo industrijskih nepremičnin, t.j. prodaja po nabavni vrednosti <sup>(24)</sup>.

Pritožnik trdi, da bi morala biti cena za tako vrsto nepremičnine približno 400 NOK za kvadratni meter, kar temelji na cenitvi, ki naj bi jo v januarju 2007 izdelal neodvisni cenilec <sup>(25)</sup>. Vendar ustreza dokumentacija o tem ni bila predložena. Občinski organi so trdili, da bi bila tržna cena v tem območju v razponu od 80 do 115 NOK za kvadratni meter, kar temelji na podlagi prodaje podobnih nepremičnin med zasebnimi strankami v regiji <sup>(26)</sup>. Norveški organi so v odgovor na odredbo Nadzornega organa o predložitvi podatkov v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave predložili oceno vrednosti, ki jo je izdelal OPAK. Ocena OPAK zadeva zemljišče, kot je bilo določeno v času pogodbe, t.j. za industrijske namene in ne za športne namene, kot je bilo določeno pozneje na podlagi urbanističnih predpisov. Ocena ne temelji na metodi eksploatacije, ampak na prodajni vrednosti, ki je opredeljena kot „cena, za katero se meni, da bi jo bilo več neodvisnih zainteresiranih strank na dan cenitve pripravljeno plačati“. V obravnavanem primeru je bila ta cena določena s sklicevanjem na prodajne

cene, pridobljene za „primerljive nepremičnine v območju“. V oceni je ugotovljeno, da tržne cene ni mogoče zanesljivo določiti, verjetno pa bi bila v razponu od 80 do 100 NOK/kvadratni meter.

## 2.3 PRODAJA PARCEL ŠTEVILKA 2/70 IN 2/32 NOGOMETNEMU KLUBU BRYNE

### 2.3.1 Prodajna pogodba

Občina Time je s sporazumom z dne 8. avgusta 2003 <sup>(27)</sup> parcelno številko prenesla na stadion Bryne, parceli številka 2/32 in 2/70, t.j. površino v izmeri približno 53 000 kvadratnih metrov, pa na nogometni klub Bryne (Bryne FK) <sup>(28)</sup>. Objekti na zemljišču (vključno z nogometnimi tribunami) so že pripadale nogometnemu klubu in obstajale so najemne pogodbe za igrišče <sup>(29)</sup>. Zdi se, da je na zemljišču ostal en objekt, ki ne pripada nogometnemu klubu Bryne, in predvideno je bilo, da bo klub prevzel pravice občine na podlagi najemne pogodbe z lastnikom objekta <sup>(30)</sup>.

Na podlagi določbe 2 sporazuma Bryne se parcele številka 2/32 in 2/70 prenesejo na Bryne FK brez plačila. Občina je tudi krila vse stroške, povezane s prenosom nepremičnine, kot so razdelitev zemljišča, meritve itd. Površina parcel je približno 53 000 kvadratnih metrov in v sporazumu je bilo izrecno določeno, da jih je treba uporabljati predvsem v športne namene.

Iz določbe 1 sporazuma izhaja, da je nogometni klub zaprosil, da se pravica do zemljišča prenese. Namen je bil povečati premoženje kluba, da bi lahko nogometno igrišče posodobili v skladu z zahtevanimi pogoji za igrišča, ki se uporabljajo v Tippeligaenu (norveška prva liga). Zapiski, ki jih je sestavila občina, kažejo, da je bilo za klub bistveno, da lahko nepremičnino zastavi kot zavarovanje za dolgove, čeprav je bilo verjetno, da bo cena nepremičnine nižja zaradi pogodbene določbe, da se lahko uporablja samo za športne namene.

Norveški organi so v odgovor na odredbo Nadzornega organa o predložitvi podatkov v odločbi o sprožitvi formalnega postopka preiskave predložili oceno vrednosti zemljišča stadiona, kot je bila v času prenosa. Oceno je izdelal OPAK. OPAK je na podlagi ocene zemljišča kot zemljišča, ki se uporablja za športne objekte, izračunal prodajno vrednost v višini 2 650 000 NOK.

<sup>(27)</sup> V nadaljnjem besedilu: Sporazum Bryne.

<sup>(28)</sup> Ev. št. 413558, str. 29, in odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879, Priloga 29). Na podlagi osnovnih dokumentov prodaje se zdi, da je občina leta 1996 od nogometnega kluba kupila zemljišče za 1 milijon NOK. Nadzorni organ nima nobenih dodatnih informacij o tej prodaji.

<sup>(29)</sup> Najemne pogodbe za igrišče, ki jih je zagotovila Norveška, prilogi 18 in 19 k odgovoru Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879).

<sup>(30)</sup> Glej Prilogo 24 k odgovoru Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879).

<sup>(22)</sup> Pripombe Norveške na odločitev Nadzornega organa o sprožitvi postopka, ev. št. 466024, sprotna opomba 9.

<sup>(23)</sup> Pripombe Norveške na odločitev Nadzornega organa o sprožitvi postopka, ev. št. 466024, prilogi 8 in 9.

<sup>(24)</sup> Ev. št. 413558, str. 16–17.

<sup>(25)</sup> Glej ev. št. 413558 (prvotna pritožba), ponovljena v pripombah Aksjonsgruppa na odgovor Norveške, ev. št. 477440.

<sup>(26)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879), priloge 13–17).



Pritožnik trdi, da je Bryne FK v letu 2007 nameraval stadion prodati Forum Jæren za 50 milijonov NOK. V Hålandu naj bi zgradili nov stadion, in sicer na zemljišču, kupljenem od Bryne Industripark AS (kot je navedeno zgoraj). Norveški organi so v odgovoru na zahtevek Nadzornega organa za podatke potrdili, da je bilo za parcelo številka 2/70 med Bryne FK in Forum Jæren podpisano pismo o nameri, vendar ne morejo predložiti kopije tega pisma. Vendar se zdi, da so bile v letu 2008 transakcije preklicane, ker se je izkazalo, da so stroški izgradnje načrtovanega stadiona v Hålandu znatno višji od pričakovanih <sup>(31)</sup>.

### 2.3.2 Bryne FK

Prejemnik zemljišča je Bryne FK, lokalni nogometni klub, ki trenutno igra v tako imenovani „Adecco League“ (druga liga). Bryne FK je v registru gospodarskih družb vpisan kot neprofitna organizacija <sup>(32)</sup>, vendar je nogometni klub ustanovil tudi družbo z omejeno odgovornostjo Bryne Football AS.

Po podatkih norveških organov <sup>(33)</sup> sta leta 2001 klub in družba z omejeno odgovornostjo sklenila sporazum o sodelovanju na podlagi standardnega sporazuma, ki ga je pripravila Norveška nogometna zveza za sodelovanje med komercialnim in nekomercialnim delom ekipe. V skladu z določbami sporazuma <sup>(34)</sup> je bila družba z omejeno odgovornostjo, ki se je takrat imenovala Bryne Fotball ASA, odgovorna za naslednje gospodarske dejavnosti: sponzorske pogodbe, prodajo medijskih in televizijskih pravic in oglaševalskega prostora, prodajo in izdajo dovoljenj za navijaške pripomočke, uporabo trenerjev in igralcev v oglaševalske namene, komercialno uporabo imena in logotipa kluba, prodajo vstopnic za tekme kluba doma in pogodbe o tombolah. Bryne FK pa je bil odgovoren za vse zadeve, povezane s športom, kot so treniranje in izbira ekip, koledar tekem in tekme kot take, organizacijo potovanj za igralce, pravice in obveznosti v zvezi z igralci, člani, drugimi organizacijami in vladnimi službami, ki jih klubu dodeljujejo predpisi in zakoni športnih združenj, članarine in manjše komercialne dejavnosti, kot so srečelovi med tekmami, ter za delovanje stadiona.

Na podlagi sporazuma o sodelovanju je bil Bryne Fotball ASA finančno odgovoren za igralce <sup>(35)</sup>. Bryne Fotball ASA je tudi plačal nabavno ceno za igralce ali pa ceno Bryne FK, ko je igralec napredoval iz ene od nižjih ekip kluba v elitno ekipo. Družba z omejeno odgovornostjo je tudi obdržala čisti dobiček

<sup>(31)</sup> Pripombe Bryne FK na odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave (ev. št. 85026).

<sup>(32)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879, Priloga 21).

<sup>(33)</sup> Pripombe Norveške na odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave, dopis z dne 21. februarja 2008 (ev. št. 466024).

<sup>(34)</sup> Priloga 13 k pripombam Norveške na odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave, dopis z dne 21. februarja 2008 (ev. št. 466024).

<sup>(35)</sup> Družba z omejeno odgovornostjo je plačevala plače igralcev in tudi plače za fizioterapevte, trenerje in drugo pomožno osebje; delodajalčeve prispevke za socialno zavarovanje; nakup in vzdrževanje opreme, potrebne za treninge in tekme; treninge; in tudi potne stroške ekip za tekme druge.

po plačilu teh stroškov. Družba z omejeno odgovornostjo je Bryne FK plačala znesek v višini 150 000 NOK na leto za najem stadiona in 10 000 NOK na uradno nogometno tekmo ter ceno za medijske pravice, sponzorske pravice itd.

Zaradi izpolnjevanja splošnih pravil NFF pa je pogodbe o zaposlitvi formalno sklepal Bryne FK in klub je bil formalno tudi stranka pogodb o prodaji, nakupu ali najemu igralcev. Poleg tega je bil klub odgovoren za upravljanje čisto športne narave (kot sta treniranje, izbira itd.).

Pomladi 2004 sta bila klub in družba reorganizirana. Vse dejavnosti Bryne ASA so bile prenesene na Bryne FK, Bryne Fotball ASA je spremenil status družbe in postal Bryne Fotball AS, katerega edini namen je bil odplačilo dolgov. Zdi se, da so bili dolgovi plačani v letu 2006 <sup>(36)</sup>. Tako se sedaj vse gospodarske in negospodarske dejavnosti opravljajo v okviru Bryne FK.

### 3. PRIPOMBE NORVEŠKIH ORGANOV

Norveška vlada je predložila pripombe na odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave.

#### 3.1 PRIPOMBE NA PRODAJO PARCEL ŠTEVILKA 1/152, 1/301 IN 1/630 PODJETJU GRUNNSTEINEN AS

Norveški organi so skupaj s pripombami predložili oceno vrednosti nepremičnine, vključno z ovrednotenjem cene podzemnih parkirišč.

Norveški organi menijo, da nepremičnina ni bila podarjena brez plačila; občina je bila plačana preko izgradnje podzemnega parkirišča. Tako ne bi bilo nobene državne pomoči, če cena izgradnje parkirišč ustreza vsaj vrednosti nepremičnin, prenesenih na podjetje Grunnsteinen AS.

V tej zvezi norveški organi opozarjajo na oceno vrednosti, ki jo je izdelal OPAK in za nepremičnine, prenesene na podjetje Grunnsteinen kot celoto, izračunal vrednost v razponu od 4 510 000 to 5 636 000 NOK. Nadalje OPAK na podlagi izkušenj pri podobnih projektih, kar je običajni industrijski postopek, ocenjuje stroške izgradnje parkirnih mest v podzemnem parkirišču na približno 8 450 000 NOK. Norveški organi tudi poudarjajo, da je gradbeno podjetje Skanska na isti podlagi ocenilo stroške izgradnje enega parkirnega mesta na 150 000 NOK ali 9 750 000 NOK za 65 parkirnih mest.

<sup>(36)</sup> Odgovor Norveške na prvi zahtevek Nadzornega organa za podatke (ev. št. 427879), Priloga 22).



Na podlagi teh podatkov norveški organi trdijo, da strošek parkirišča več kot izravna vrednost nepremičnine in da tako ni vključena nikakršna državna pomoč.

### 3.2 PRIPOMBE NA PRODAJO PARCELE ŠTEVILKA 4/165 PODJETJU BRYNE INDUSTRIPARK AS

Glede prodaje parcele številka 4/165 podjetju Bryne Industripark AS je bila spet predložena ocena vrednosti, ki jo je izdelal OPAK. Norveški organi so navedli, da je OPAK zemljišče ocenil v skladu s takrat veljavnimi predpisi, t.j. komunalno neopremljeno zemljišče, ki je v splošnem občinskem načrtu rezervirano za industrijske namene, ni pa predmet podrobnega urbanističnega načrta. Norveški organi trdijo, da ni bistveno, da je bil podroben urbanistični načrt predložen in pozneje umaknjen, in da je bilo območje pozneje določeno za športne namene, če v času transakcije ni bilo veljavnega urbanističnega načrta.

Ob upoštevanju navedenega norveški organi poudarjajo, da je bila cena, ki jo je podjetje Bryne Industripark dejansko plačalo, in sicer 4 700 000 NOK (kar ustreza 83 NOK na kvadratni meter), glede na oceno vrednosti, ki jo je pripravil OPAK, t.j. 4 510 000–5 636 000 NOK (ali 80 do 100 NOK na kvadratni meter) v sprejemljivem cenovnem razponu. Norveški organi potrjujejo, da je cena, ki je bila plačana, v spodnjem delu sprejemljivega intervala cen, ki jih je ocenil OPAK, vendar trdijo, da državna pomoč ne more biti vključena, če plačana cena znatno ne odstopa od ocenjenih vrednosti, ker je cena komunalno neopremljenega zemljišča, ki ni predmet urbanističnega načrta, vsekakor negotova.

### 3.3 PRIPOMBE NA PRODAJO PARCEL ŠTEVILKA 2/70 IN 2/32 BRYNE FK

Glede prodaje parcel številka 2/70 in 2/32 norveški organi trdijo, da je treba najprej oceniti vprašanje, ali je bila Bryne FK preko transakcije zagotovljena gospodarska prednost. OPAK je v priloženi oceni vrednosti vrednost nepremičnine, na kateri je zgrajen stadion, ocenil na razpon od 2 385 000 do 2 915 000 NOK. Ker za nepremičnino ni bilo plačano nadomestilo, norveški organi priznavajo, da je Bryne FK prejel gospodarsko prednost, ki ustreza vrednosti nepremičnine, kot jo je določil OPAK.

Kljub gospodarski prednosti, ki jo je dobil Bryne FK, pa norveški organi trdijo, da transakcija ni vključevala pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP. Po njihovem mnenju Bryne FK v času transakcije ni bil podjetje v smislu pravil EGP o državni pomoči. To stališče temelji na organizacijski strukturi kluba v času transakcije: Bryne FK je takrat opravljal samo nekomercialne in nepoklicne dejavnosti, komercialne dejavnosti ter gospodarska tveganja in koristi, povezane s poklicno nogometno ekipo kluba, pa so potekale v okviru Bryne Fotball ASA.

Glede morebitne državne pomoči Bryne Fotball ASA Norveška trdi, da je bila izključena preko pogojev sporazuma o sodelovanju. V skladu s sporazumom je moral Bryne Fotball ASA Bryne FK plačati letni znesek v višini 150 000 NOK za uporabo stadiona in 10 000 NOK na uradno tekmo. S tem je sporazum zagotovil, da je imel gospodarsko prednost iz prenosa zemljišča izključno Bryne FK.

Glede združitve Bryne Fotball ASA in Bryne FK, do katere je prišlo približno pol leta po prenosu nepremičnine, norveški organi trdijo, da ni mogoče predpostavljati, da bodo zaradi združitve komercialne dejavnosti kluba samodejno imele sorazmerne koristi od prednosti, ki jo je dodelila občina. Namesto tega je treba podrobno analizirati trenutne gospodarske dejavnosti, da se določi delitveni ključ med gospodarskimi in negospodarskimi dejavnostmi.

## 4. PRIPOMBE TRETJIH STRANK

### 4.1 PRIPOMBE BRYNE FK

Bryne FK je predložil pripombe o prenosu nepremičnine ter organizacijski strukturi in dejavnostih kluba.

V skladu z zgoraj navedenim klub pojasnjuje, da se je njegova organizacijska struktura spremenila ob združitvi Bryne FK in Bryne Fotball ASA v letu 2004. Trenutno vse dejavnosti potekajo v okviru Bryne FK. Vendar je klub sklenil vzajemni dogovor z gospodarsko družbo Klubbinvest AS, ki nosi finančna tveganja za pogodbe s poklicnimi nogometaši.

Nadalje klub poudarja, da je imel v letih 2005, 2006 in 2007 negativne rezultate in da je pretežni del njegovih dejavnosti nekomercialnih, povezanih predvsem z mladimi nogometaši. Skupno število ur dejavnosti v klubu je bilo 2 047<sup>(37)</sup>, od tega je bilo samo približno 230 ur ali 11 odstotkov gospodarskih dejavnosti. Vse negospodarske dejavnosti potekajo v objektih, ki so na zemljišču, prenesenem na klub s sporazumom iz leta 2003.

Glede prenosa lastninske pravice na prostore stadiona klub poudarja, da je bilo leta 2003 preneseno samo zemljišče, ker je klub že imel v lasti zgradbe in objekte. Klub se sklicuje tudi na najemno pogodbo, sklenjeno z občino Time kot nekdanjo lastnico nepremičnine, po kateri je določena površina prenesene zemljišča rezervirana za parkiranje za obdobje 99 let. Klub meni, da dolgoročna najemna pogodba znatno znižuje vrednost nepremičnine in da OPAK tega ni upošteval.

<sup>(37)</sup> Na podlagi preglednice, ki jo je predložil Bryne FK (vključena v ev. št. 485026), ki prikazuje število ur dejavnosti po starostnih skupinah, mesecih in vrstah dejavnosti (trening, tekma itd.).

Po mnenju kluba Bryne FK zaradi takratne organizacijske strukture in zgoraj opisanega sporazuma o sodelovanju v času prenosa zemljišča ni bil podjetje. Ker je treba oceniti vprašanje pomoči v času prenosa, ni bila vključena nobena državna pomoč. Glede vrednosti nepremičnine klub ugotavlja, da je zaradi negativne vrednosti najemne pogodbe, po kateri je del zemljišča rezerviran za parkiranje, dejanska vrednost prenesenega zemljišča znatno nižja od vrednosti, ki jo je ugotovil OPAK. Zato bi Nadzorni organ moral ugotoviti, da prenos ne vključuje pomoči in kakršen koli element pomoči je torej neznamen.

#### 4.2 PRIPOMBE NORVEŠKE NOGOMETNE ZVEZE

Norveška nogometna zveza (NFF) je predložila pripombe, ki se nanašajo na organizacijo norveškega nogometa na splošno, ni pa podala svojega mnenja posebej o spornem primeru.

Zveza pojasnjuje, da je ena največjih norveških neprofitnih organizacij z več kot 500 000 člani, vključno s 400 000 aktivnimi nogometaši. Glavna dejavnost zveze je pridobivanje in razvoj igralcev na vseh ravneh.

Zato si NFF prizadeva zagotoviti, da v vsej državi obstajajo primerni objekti.

NFF poudarja, da je načeloma javna odgovornost otrokom in mladini v njihovem lokalnem okolju ponuditi in organizirati športne dejavnosti. Za izgradnjo novih objektov je torej potreben prispevek športne skupnosti in tudi javnih organov. NFF meni, da je prispevek kluba k javni nalogi dejansko precejšen, čeprav nikoli ni bil količinsko opredeljen. Dodatna korist prizadevanj za otroke in mladino pa je ustvarjanje načinov mobilnosti med množičnim nogometom in poklicnim nogometom. Solidarnost z lokalnimi klubi je vedno pomemben cilj, tudi če se prihodki ustvarjajo s prodajo medijskih pravic na nacionalni ali evropski ravni.

#### 4.3 PRIPOMBE VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball je preko odvetniške pisarne Selmer, ki je njihov pravni zastopnik, predložil splošne pripombe o vprašanju prenosa zemljišč na nogometne klube zaradi izgradnje nogometnih objektov. Vålerenga meni, da je to vprašanje praktičnega pomena in da se bo verjetno v prihodnje spet pojavilo.

Ob upoštevanju navedenega klub opozarja na šest vprašanj, ki so lahko pomembna pri obravnavanju takih primerov. Najprej opozarja na pomen vodenja ločenega računovodstva za komercialni in nekomercialni del kluba. Drugič, Vålerenga trdi, da klub, ki ima v lasti nogometni stadion, ki se daje v najem, še vedno lahko ne spada v okvir opredelitve podjetja, če deluje

samo kot „pasivni lastnik“. Tretjič, Vålerenga meni, da se domneva, da izgradnja in delovanje nogometnih stadionov ne vplivata na trgovino. Četrto, navedeno je, da se nogometni stadioni lahko obravnavajo kot socialna infrastruktura. Petič, tržno najemnino za nogometni stadion je treba določiti na podlagi tega, kar so kupci pripravljene plačati, in ne na podlagi tega, ali se bo naložba amortizirala. Šestič, obveznost zgraditi in upravljati nogometni stadion, ki je povezan s prenesenim zemljiščem, ima negativno vrednost, kar pomeni, da klub nima nobene gospodarske prednosti.

## II. OCENA

### 1. PRISOTNOST DRŽAVNE POMOČI

Člen 61(1) Sporazuma EGP se glasi:

„Razen če ta sporazum ne določa drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodelijo države članice ES, države Efte ali je dodeljena v kakršni koli obliki iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z delovanjem tega sporazuma, kolikor škodi trgovini med pogodbenicami.“

Iz te določbe izhaja, da morajo biti za prisotnost državne pomoči v smislu Sporazuma EGP izpolnjeni naslednji pogoji:

- pomoč mora biti dodeljena iz *državnih sredstev*,
- pomoč mora dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga; t.j. ukrep mora *podjetju zagotavljati gospodarsko prednost*,
- ukrep mora biti *selektiven* v smislu Sporazuma EGP,
- pomoč mora biti taka, da lahko *izkrivlja konkurenco* in *vpliva na trgovino* med pogodbenicami.

Za vsako zgoraj opisano transakcijo je treba posebej oceniti, ali so ti pogoji izpolnjeni.

### 2. PRODAJA PARCEL ŠTEVILKA 1/152, 1/301 IN 1/630 PODJETJU GRUNNSTEINEN AS

Nadzorni organ je v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave izrazil dvom, da je transakcija potekala pod tržnimi pogoji. Nadzorni organ priznava, da načeloma transakcija, pri kateri je cena, plačana za nepremičnino, sestavljena iz obveznosti zgraditi podzemno nepremičnino za občino, lahko poteka pod tržnimi pogoji. Vendar bi Nadzorni organ lahko preveril, da je bilo res tako, če bi bila na zanesljiv način izdelana ocena vrednosti nepremičnine in tržna cena izgradnje parkirnih mest.

Nadalje je Nadzorni organ v odločitvi o sprožitvi postopka poudaril, da je ocena vrednosti, ki so jo takrat predložili norveški organi in ki jo je izdelal Eiendomsmeidler 1, zajemala samo eno zadevno parcelo. Nadzorni organ je tudi izrazil dvom o zanesljivosti ocene vrednosti parcele številka 1/630, ker ocena ne navaja uporabljene metode in značilnosti nepremičnine, ki so bile odločilne za ugotovitev.

Nadzorni organ je tudi ugotovil, da je transakcija vplivala na trgovino in konkurenco v EGP.

Po odločitvi Nadzornega organa o sprožitvi postopka so norveški organi predložili novo oceno vrednosti nepremičnin in ovrednotenje stroškov izgradnje parkirnih mest, ki ju je izdelal OPAK. Nadzorni organ ugotavlja, da ni mogoče ugotoviti, ali je podjetje Grunnsteinen imelo kakršno koli prednost, če se lahko dokaže, da je bila vrednost nepremičnine enaka ali nižja od negativne vrednosti obveznosti zgraditi podzemno parkirišče. Da se prouči, ali je bilo res tako, je treba oceniti zanesljivost poročila, ki ga je pripravil OPAK, s sklicevanjem na metodo, navedeno v Smernicah o elementih državne pomoči pri prodaji zemljišč in objektov s strani javnih organov.

## 2.1 OCENA POROČILA, KI GA JE PRIPRAVIL OPAK

V skladu s Smernicami o elementih državne pomoči pri prodaji zemljišč in objektov s strani javnih organov mora tržno vrednost nepremičnine določiti cenilec na dobrem glasu na podlagi splošno sprejetih tržnih kazalnikov in standardov vrednotenja in cenilec mora biti pri izvajanju svojih nalog neodvisen. In na koncu, gospodarske slabosti posebnih obveznosti je treba oceniti ločeno in se lahko uporabijo za znižanje prodajne cene<sup>(38)</sup>.

### *Cenilec na dobrem glasu*

Poročilo o vrednotenju je pripravil OPAK, gospodarska družba, dejavna na področju gradbenega upravljanja, storitev za društva lastnikov stanovanj in vrednotenje sredstev. Zadevno poročilo je pripravil g. Jacob Aarsheim.

Smernice o državni pomoči določajo, da je „cenilec“ oseba na dobrem glasu, ki je pridobila primerno izobrazbo v priznanem izobraževalnem središču ali enakovredno akademsko kvalifikacijo ter ima primerne izkušnje in je pristojna za ocenjevanje vrednosti zemljišč in objektov po območju in kategoriji nepremičnine.

Norveški organi so pojasnili, da imata OPAK in zlasti g. Aarsheim veliko izkušenj pri vrednotenju nepremičnin te kategorije na območju Jæren. Njihove navedbe potrjuje življenjepis g. Aarsheima, ki je priložen pripombam norveških organov, ki

so jih predložili Nadzornemu organu<sup>(39)</sup>. Poleg bogatih izkušenj ima g. Aarsheim tudi izobrazbo s področja gradbene tehnologije. Zato ni razloga za mnenje, da OPAK in g. Aarsheim ne izpolnjujeta meril, določenih v smernicah, in da nista na dobrem glasu.

### *Neodvisnost cenilca*

Smernice o državni pomoči navajajo: „Cenilec mora biti pri izvajanju svojih nalog neodvisen, t.j. javni organi ne smejo biti upravičeni do dajanja navodil v zvezi z rezultatom vrednotenja“.

Poročilo se sklicuje na namen ocene, prisotnost g. Aarsheima in še ene druge osebe iz OPAK v času obiska nepremičnine. Priložena je tudi podrobna obrazložitev uporabljene metode. Ob upoštevanju navedenega Nadzorni organ ne vidi razloga za dvom, da je cenilec svojo nalogo opravil popolnoma neodvisno v smislu smernic.

### *Ocena tržne vrednosti na podlagi splošno sprejetih tržnih kazalnikov in standardov vrednotenja*

Smernice opredeljujejo „tržno vrednost“ kot „vrednost, po kateri bi se lahko prodali zemljišča in objekti po zasebni pogodbi med voljnimi prodajalcem in neodvisnim kupcem na dan vrednotenja, pri čemer se pojmuje, da je lastnina javno ponujena na trgu, da razmere na trgu dovoljujejo njeno pravilno prodajo in da je za prodajne dogovore na voljo običajen rok, ob upoštevanju narave lastnine“.

Poročilo, ki ga je pripravil OPAK, med drugim navaja naslednje podlage in predpostavke:

- lastnik se strinja s prodajo,
- da se nepremičnina v običajnem časovnem obdobju prosto trži za prodajo,
- kupci, ki so zaradi „posebnih interesov“ pripravljani plačati neobičajno visoke cene, niso upoštevani,

[...]

- ocena je izdelana v skladu z običajnimi postopki OPAK za ocene vrednosti in tečaji ocenjevanja vrednosti, ki jih izvaja UiS.

<sup>(38)</sup> Smernice o elementih državne pomoči pri prodaji zemljišč in objektov s strani javnih organov, oddelek 2.2 (a) do (c).

<sup>(39)</sup> Pripombe Norveške na odločitev Nadzornega organa o sprožitvi postopka, ev. št. 466024, str. 8, in Priloga 5 (življenjepis).

Ker je objekt na nepremičnini zasežen in ga bo treba porušiti, je OPAK ocenil vrednosti parcel kot nezazidanih zemljišč. Uporabljena metodologija, imenovana „metoda cene zemljišča“, je pojasnjena takole:

„Vrednotenje nepremičnine je odvisno od pričakovane uporabe in razvojnega potenciala, vključno s pričakovanim dobičkom. Neposredni parameter za to so stroški zemljišča, t.j. razlika med tržno vrednostjo popolnoma komunalno opremljene nepremičnine in vseh gradbenih stroškov, vključno s stopnjo dobička, vendar brez cene zemljišča; deljeno s številom kvadratnih metrov notranje talne površine brez kleti“<sup>(40)</sup>. Pojasnjeno je tudi, da je cena zemljišča odvisna od povpraševanja po objektih na območju, gradbenih stroškov in veljavnih urbanističnih predpisov. Pri ocenjevanju se upoštevajo tudi izkušnje pri prodaji primerljivih zemljišč na tem območju.

OPAK je z uporabo te metode ugotovil, da je cena 3,2 milijona NOK razumna ocena prodajne cene.

Nadzorni organ je že prej v svoji odločbi, ki se nanaša na prodajo objekta univerzitetne knjižnice v Oslu, ugotovil, da je metoda cene zemljišča sprejemljiva metoda za zemljišča brez obstoječih objektov<sup>(41)</sup>. Norveško združenje cenilcev (NTF) se na svojih spletnih straneh<sup>(42)</sup> sklicuje predvsem na druge metode, kot so metoda čiste kapitalizacije, metoda denarnih tokov in metoda tehnične vrednosti. Vendar te metode predpostavljajo, da je na zemljišču obstoječi objekt. Ker je objekt na zadevni nepremičnini zasežen, Nadzorni organ ugotavlja, da je metoda cene zemljišča sprejemljiva metoda vrednotenja za vse tri zadevne parcele.

#### *Gospodarske slabosti posebnih obveznosti*

V skladu s smernicami se „[p]rodaji v javnem interesu lahko dodajo posebne obveznosti, povezane z zemljišči in objekti, ne pa s kupcem ali njegovimi gospodarskimi dejavnostmi, če bi jih morali izpolnjevati in bi jih načeloma lahko izpolnjevali vsi potencialni kupci, ne glede na to, ali in v kateri dejavnosti poslujejo. Gospodarske slabosti takih obveznosti morajo ločeno oceniti neodvisni cenilci in se lahko uporabijo za znižanje prodajne cene“.

Nadzorni organ meni, da je obveznost zgraditi podzemno parkirišče posebna obveznost, ki ni povezana s kupcem. Tudi stroški rušenja zaseženega objekta se lahko po istih načelih ocenijo in uporabijo za znižanje.

<sup>(40)</sup> Ocena parcel številka 1/152, 1/301 in 1/630, ki jo je pripravil OPAK (Priloga 3 k ev. št. 466024).

<sup>(41)</sup> Odločba Nadzornega organa št. 170/05/COL z dne 29. junija 2005 o prodaji nepremičnin v javni lasti – objekta univerzitetne knjižnice in dela sosednje nepremičnine v Oslu.

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

Glede obveznosti zgraditi podzemna parkirna mesta ocena stroškov temelji na smernicah, ki so jih izdali javni organi in neodvisen inženirski inštitut<sup>(43)</sup>, ki zahtevajo 25 kvadratnih metrov na parkirno mesto in izkušnje gradbenih stroškov pri podzemnih parkiriščih. OPAK navaja, da je ta metoda izračunavanja stroškov običajen industrijski postopek. Na tej podlagi je OPAK ocenil stroške izgradnje enega parkirnega mesta na 130 000 NOK ali 8 450 000 NOK za 65 parkirnih mest, pri čemer so izključeni DDV in stroški zemljišča.

Stroški rušenja, ki vključujejo pristojbine za zbiranje in sortiranje odpadkov, so bili določeni na podlagi izkušenj pri podobnih rušilnih delih. OPAK ocenjuje, da bi ti stroški lahko znašali 150 000 NOK.

Nadzorni organ opozarja, da čeprav mora oceniti vsebino izvedenskih mnenj, ki jih predložijo zunanje stranke, mu ni treba angažirati svojih zunanjih strokovnjakov<sup>(44)</sup>. Nadzorni organ po proučitvi izračunov stroškov, ki jih je v okviru ocene vrednosti nepremičnine kot take izdelal neodvisni strokovnjak z zadostnim tehničnim znanjem, in na podlagi pregleda prostorov meni, da so ti izračuni skladni s smernicami o državni pomoči. Torej se tako ocenjeni stroški lahko uporabijo za znižanje prodajne cene.

#### 2.2 SKLEPNA UGOTOVITEV O ELEMENTU DRŽAVNE POMOČI PRI PRODAJI PARCEL ŠTEVILKA 1/152, 1/301 IN 1/630 PODJETJU GRUNNSTEINEN AS

Nadzorni organ na podlagi zgornje ocene poročila, ki ga je pripravil OPAK, ugotavlja, da zato, ker je skupni znesek gospodarskih slabosti obveznosti zgraditi podzemna parkirna mesta in strošek rušitve zaseženega objekta ocenjen na 8,6 milijona NOK, vrednost nepremičnine pa je ocenjena na 3,2 milijona NOK, transakcija podjetju Grunnsteinen AS ne zagotavlja nobene gospodarske prednosti. Ker negativna vrednost gospodarskih slabosti znatno presega pozitivno vrednost nepremičnine, na to sklepno ugotovitev ne vpliva nobena razumna toleranca ali dejstvo, da OPAK navaja, da je vrednotenje takih nepremičnin resnično negotovo.

Vendar pa Nadzorni organ ugotavlja, da je razlika med vrednostjo obveznosti, ki jo podjetje Grunnsteinen prevzema, in vrednostjo nepremičnine tako velika, da lahko kaže, da je tržna vrednost, ki jo je ocenil OPAK, morebiti negotova. Vendar pa znatno odstopanje in celo velik popravek vrednosti, ki jih je ugotovil OPAK, ne bi vodilo do ugotovitve, da je podjetje Grunnsteinen deležno prednosti.

Ob upoštevanju navedenega Nadzorni organ ugotavlja, da prenos parcel številka 1/152, 1/301 in 1/360 na podjetje Grunnsteinen ni vključeval državne pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP.

<sup>(43)</sup> Norges byggerforskningssinstitutt in Statens vegvesen.

<sup>(44)</sup> Zadeva T-274/01, Valmont proti Komisiji, [2004] Recueil II-3145 v točki 72.



### 3. PRODAJA PARCELE ŠTEVILKA 4/165 PODJETJU BRYNE INDUSTRIIPARK AS

Nadzorni organ je v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave izrazil dvom, da cena 4,7 milijona NOK za 56 000 kvadratnih metrov veliko površino ustreza tržni ceni. Dvomi Nadzornega organa so med drugim temeljili na dejstvu, da je občina navedla, da je bila nepremičnina prodana po nabavni vrednosti, pozneje pa je prišlo do odstopanja od te politike, ker naj bi povzročila, da so se zemljišča prodajala po prenizki ceni. Ker ocena vrednosti ni bila opravljena, Nadzornega organa ni prepričala primerjava s prodajo drugih nepremičnin v regiji.

Norveški organi so v odgovor na odredbo Nadzornega organa o predložitvi podatkov v uvodni odločbi predložili oceno vrednosti nepremičnine, ki jo je izdelal OPAK. Zato je treba presoditi, ali predložena ocena izpolnjuje standarde, določene v smernicah Nadzornega organa.

#### 3.1 OCENA POROČILA, KI GA JE PRIPRAVIL OPAK

V skladu s smernicami Nadzornega organa o državni pomoči mora tržno vrednost nepremičnine določiti cenilec na dobrem glasu na podlagi splošno sprejetih tržnih kazalnikov in standardov vrednotenja in cenilec mora biti pri izvajanju svojih nalog neodvisen.

##### *Cenilec na dobrem glasu*

Usposobljenost in ugled OPAK in zlasti g. Aarsheima sta bila ocenjena zgoraj. Nadzorni organ ob upoštevanju te ocene ugotavlja, da je poročilo, ki se nanaša na parcelo številka 4/165, izdelal cenilec, ki je na dobrem glasu.

##### *Neodvisnost cenilca*

Nadzorni organ meni, da nič ne kaže na to, da cenilec ni bil neodvisen. G. Aarsheim je iz poznane družbe za vrednotenje sredstev, ki nima nobenih formalnih povezav z občino. Poročilo tudi navaja namen ocene in potrjuje, da je g. Aarsheim nepremičnino obiskal, ter podrobno opisuje uporabljeno metodo. Na tej podlagi Nadzorni organ ne vidi razloga za dvom, da je bila ocena izdelana popolnoma neodvisno od kakršnih koli ukazov občine glede rezultata vrednotenja.

##### *Ocena tržne vrednosti na podlagi splošno sprejetih tržnih kazalnikov in standardov vrednotenja*

Kakor je opisano zgoraj, OPAK navaja več predpostavk za svoja vrednotenja, vključno s predpostavko, da je prodajalec pripravljen prodati in da se nepremičnina lahko trži v običajnem časovnem obdobju.

OPAK je vrednost zemljišča ocenil na podlagi tega, da zemljišče ni bilo predmet urbanističnega načrta, ampak samo splošne rezervacije za industrijske namene. Razlog za to je, da je bil predlagani urbanistični načrt kot industrijsko zemljišče zaradi ugovorov Uprave za javne ceste umaknjen pred podpisom pogodbe<sup>(45)</sup>. Po navedbah OPAK se je pozneje sprejeti urbanistični načrt zelo razlikoval od načrta, ki je bil umaknjen, ker je bilo območje določeno za športne in ne za industrijske namene.

Poročilo opredeljuje „prodajno vrednost kot ceno, ki jo je na dan vrednotenja pripravljeno plačati več potencialnih kupcev, ki se zanimajo za nepremičnino“. V primeru Hålandsmarka pa OPAK v nasprotju z oceno nepremičnin, prenesenih na podjetje Grunnsteinen, ne uporablja metode cene zemljišča ali metod, ki jih NTF največ uporablja v zvezi z objekti, ampak je cena določena s primerjavo s podobnimi zemljišči, prodanimi v območju (primerjalne prodajne vrednosti).

OPAK navaja, da so primerljive cene na tem območju v razponu od 80 NOK na kvadratni meter (prodaja med zasebniki in občino) do 115 NOK na kvadratni meter (prodaja med dvema zasebnikoma). OPAK se sklicuje tudi na odločbo po ponovni ceno v Stavangerju, v kateri je bila ugotovljena cena 140 NOK na kvadratni meter za parcele, rezervirane za gradnjo domov na lokacijah v samem središču. Po navedbah OPAK bi to ustrezalo ceni približno 90 NOK na kvadratni meter za zadevno industrijsko območje. OPAK priznava, da so tržni pogoji negotovi, in zato predlaga tržno ceno med 80 in 100 NOK za kvadratni meter ali med 4 510 000 in 5 636 000 NOK za celotno površino. Ob upoštevanju navedenega OPAK ocenjuje prodajno vrednost v sredini tega razpona, in sicer na 5 100 000 NOK.

Nadzorni organ je bil v svoji odločitvi o sprožitvi postopka skeptičen glede opiranja na primerjave občine s cenami, pridobljenimi za druge nepremičnine na tem območju, med drugim zato, ker se zdi, da je bil urbanistični načrt kljub ugovorom Uprave za javne ceste že sprejet, zato bi se zdelo nepravilno primerjati zemljišče z območji, za katera urbanistični načrt ni obstajal. Vendar so norveški organi v svojih pripombah na odločitve o sprožitvi postopka poudarili, da so bili v času prodaje ugovori Uprave za javne ceste znani in da zato ni bilo urbanističnega načrta. Urbanistični načrt za to območje je bil sprejet šele avgusta 2007, t.j. dve leti po prodaji, in območje je bilo določeno za športne namene. Čeprav stranki v času transakcije nista poznali poznejšega spleta dogodkov, ta dejstva podpirajo ugotovitev, da je bil prvotni urbanistični načrt dejansko umaknjen in da je bilo mogoče pričakovati znatne spremembe.

Zato Nadzorni organ ugotavlja, da so predpostavke, na katerih temelji poročilo, ki ga je pripravil OPAK, t.j. da se v času prodaje ni uporabljal noben urbanistični načrt, sprejemljive.

<sup>(45)</sup> Določba 1 oddelek 3 prodajne pogodbe, ev. št. 428860.

V zvezi z metodo vrednotenja, ki jo je uporabil OPAK, Nadzorni organ poudarja, da se zdi, da so primerjalne prodajne vrednosti manj točne od drugih metod, ki jih opisuje NTF, ker se značilnosti in pričakovana uporaba nepremičnine upoštevajo v manjši meri. Vendar Nadzorni organ iz ocene OPAK razume, da metode cene zemljišča, ki je tesno povezana z največjim dovoljenim izkoriščanjem zemljišča, ni enostavno uporabljati, če urbanistični načrt ne obstaja. V tej zvezi je treba omeniti, da tudi NTF navaja primerjalne prodajne vrednosti kot eno od sprejemljivih metod za vrednotenje industrijskih površin <sup>(46)</sup>.

Ob upoštevanju navedenega Nadzorni organ ugotavlja, da je treba odločiti, da poročilo OPAK temelji na splošno sprejetih tržnih kazalnikih in standardih vrednotenja.

### 3.2 SKLEPNA UGOTOVITEV O ELEMENTU DRŽAVNE POMOČI PRI PRODAJI PARCELE ŠTEVILKA 4/165 PODJETJU BRYNE INDUSTRIPARK

Prodajna cena podjetju Bryne Industripark je bila 4 700 000 NOK. To je v spodnjem delu razpona cen, ki ga je določil OPAK (4 510 000 do 5 636 000 NOK) in nekoliko nižje od ocenjene prodajne vrednosti 5,1 milijona NOK.

Iz sodne prakse Sodišča prve stopnje izhaja, da mora Nadzorni organ pri proučevanju ocen vrednosti, ki so mu bile predložene v okviru postopka o državni pomoči glede prodaje zemljišč in objektov s strani javnih organov „ugotoviti, ali [prodajna cena] toliko odstopa od njih, da bi bilo treba sklepati o obstoju prednosti“ <sup>(47)</sup> (dodan poudarek). Nadalje sporna transakcija zadeva komunalno neopremljeno zemljišče, ki ni predmet urbanističnega načrta, in po navedbah OPAK vrednosti tega zemljišča ni mogoče zanesljivo določiti. Zato bi bila realna tržna vrednost nepremičnine lahko tudi v spodnjem delu razpona, ki ga je določil OPAK, kar bi ustrezalo ceni, ki jo je Bryne Industripark dejansko plačal. Ob upoštevanju navedenega Nadzorni organ ugotavlja, da ni mogoče ugotoviti, ali je bila podjetju Bryne Industripark zaradi prodaje nepremičnine dodeljena ugodnost v smislu pravil o državni pomoči.

Zato transakcija ne vključuje dodelitve državne pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP podjetju Bryne Industripark.

### 4. PRODAJA PARCEL ŠTEVILKA 2/70 IN 2/32 BRYNE FK (STADIONU BRYNE)

Nadzorni organ je v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave izrazil dvom, da je prenos na Bryne FK v višini 0 NOK potekal pod tržnimi pogoji. Nadalje Nadzorni organ na podlagi informacij, ki so mu bile takrat na voljo, meni, da Bryne

FK verjetno sodi v opredelitev podjetja za namen pravil o državni pomoči, ker opravlja gospodarske dejavnosti, ki lahko vplivajo na trgovino znotraj EGP. Na tej podlagi je Nadzorni organ zavzel predhodno stališče, da je transakcija lahko vključevala državna sredstva, da je bila podjetju podeljena prednost in da bi lahko vplivala na trgovino znotraj EGP.

Nadzorni organ je dobil nove podatke preko formalnega postopka preiskave.

Norveški organi so v svojih pripombah na odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave in v odgovoru na odredbo Nadzornega organa o predložitvi podatkov zagotovili: prvič, oceno vrednosti prenesenih parcel, in drugič, več podatkov o organizacijski strukturi nogometnega kluba v času transakcije. Glede organizacijske strukture je bilo poudarjeno, da sta klub sestavljala dva subjekta, in sicer Bryne ASA in Bryne FK.

### 4.1 DRŽAVNA SREDSTVA

Člen 61(1) Sporazuma EGP zahteva, da mora ukrep dodeliti država ali da mora biti dodeljen iz državnih sredstev, da se lahko šteje za državno pomoč.

Nadzorni organ opozarja, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso opredelitev pomoči bolj splošna od opredelitve subvencije, ker ne zajema le pozitivnih koristi, kot so subvencije same, ampak tudi državne ukrepe, ki v različnih oblikah zmanjšajo običajne obremenitve za proračun podjetja in ki sicer niso subvencije v ožjem pomenu, vendar imajo enake lastnosti in učinke <sup>(48)</sup>. Izpad dohodka države zaradi prodaje pod tržno vrednostjo tudi sodi v pojem državnih sredstev.

Zato je za ugotovitev, ali so bila v prodajo parcel številka 2/70 in 2/32 Bryne FK vključena državna sredstva, treba določiti njuno tržno vrednost. Če jih je občina prodala pod tržno vrednostjo, so bila porabljena državna sredstva v obliki izgube dohodka.

Norveški organi so predložili oceno vrednosti zemljišča, na katerem je zgrajen stadion, ki jo je izdelal OPAK. Tako kot zgoraj je treba oceno vrednosti proučiti z vidika smernic Nadzornega organa.

<sup>(46)</sup> Prim. opombo 42.

<sup>(47)</sup> Zadeva T-274/01, *Valmont*, navedena zgoraj, točka 45, in združene zadeve T-127/99, T-129/99 in T-148/99, *Diputación Foral de Alava*, [2002] Recueil II-01275, točka 85.

<sup>(48)</sup> Glej zlasti zadevo C-143/99, *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, [2001] Recueil I-8365, točka 38; zadevo C-501/00, *Španija proti Komisiji*, [2004] Recueil I-6717, točka 90, in zadevo C-66/02, *Italija proti Komisiji*, [2005] Recueil I-0000, točka 77.

### *Cenilec na dobrem glasu*

Pri ocenjevanju poročila Nadzorni organ ugotavlja, da je oceno izdelal isti cenilec – OPAK / g. Aarsheim. Pristojni organ je že ugotovil, da OPAK in g. Aarsheim izpolnjujeta zahtevo iz smernic, da mora biti cenilec na dobrem glasu. Nadzorni organ tudi nima razloga za mnenje, da g. Aarsheim pri izdelavi ocene ni bil neodvisen.

### *Ocena tržne vrednosti na podlagi splošno sprejetih tržnih kazalnikov in standardov vrednotenja*

Ob upoštevanju posebne narave zadevne nepremičnine je treba bolj podrobno proučiti uporabljeno metodo, da se ugotovi, ali je bila ocena narejena na podlagi splošno sprejetih tržnih kazalnikov in standardov vrednotenja.

Ocena vsebuje opis sedanje rabe zemljišča, to je nogometno igrišče, steza za tek, igrišča za treniranje, tribune in dvorane za treniranje. V veljavnem urbanističnem načrtu z dne 28. oktobra 1997 je območje določeno za športne namene. OPAK kot izhodišče navaja, da mora vrednost zemljišča temeljiti na dovoljenem izkoriščanju zemljišča. Vendar pa OPAK ugotavlja, da je zato, ker so na zemljišču že zgrajeni športni objekti in zato ni dovoljenega izkoriščanja, treba uporabiti drugačno metodologijo. Ker je stadion prejel sredstva za igre<sup>(49)</sup>, se OPAK sklicuje na pogoje, ki urejajo ta sredstva in določajo, da morajo biti objekti odprti in se uporabljati 40 let, sicer je treba sredstva povrniti. Da se lahko oceni vrednost zemljišča na podlagi drugega urbanističnega načrta, je treba poznati pogoje takega načrta. Ob upoštevanju navedenega OPAK ugotavlja, da je stadion mogoče oceniti samo kot nepremičnino za razvoj za športne objekte. Ocena torej temelji na primerjavi industrijskih površin, prodanih na tem območju, z odbitkom, ki temelji na tem, da v sedanjem urbanističnem načrtu ni komercialnih območij, ki ustvarjajo prihodek. OPAK ugotavlja, da bi bila tržna cena v razponu od 2 385 000 NOK do 2 915 000 NOK, prodajno vrednost pa ocenjuje na 2 650 000 NOK.

Na začetku Nadzorni organ ugotavlja, da ocena ne temelji na nobeni od metod, ki jih kot najbolj primerne navaja Norveško združenje cenilcev. Prav tako ne temelji na neposredni primerjavi s podobnimi nepremičninami.

Vendar Nadzorni organ priznava, da je nogometno igrišče edinstvena vrsta nepremičnine in da je zato neposredna primerjava z drugimi vrstami nepremičnin težka. Nadzorni organ tudi meni, da se zaradi odsotnosti drugega urbanističnega načrta in

<sup>(49)</sup> Sredstva za igre so prihodki igralniške družbe Norsk Tipping, ki je v državni lasti. V skladu s pravili, ki jih določa Ministrstvo za kulturo in cerkvene zadeve morajo biti taki objekti odprti 40 let od datuma dokončanja. Glej brošuro „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008“, poglavje 4.9, [http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf)

gospodarske slabosti, ki izhaja iz obveznosti povračila v primeru ponovne določitve, zdi, da ocena vrednosti, ki temelji na sedanjem urbanističnem načrtu, najbolje odraža vrednost dejansko prenesenega zemljišča. Na koncu Nadzorni organ priznava težave, povezane z ocenjevanjem vrednosti nepremičnin, določenih za športne namene, ki se v skladu s sedanjimi urbanističnimi pravili ne morejo uporabljati kot komercialna območja, ki ustvarjajo prihodek. V takih okoliščinah Nadzorni organ meni, da je metoda, ki jo je uporabil OPAK / g. Aarsheim, sprejemljiva za ocenjevanje tržne cene, čeprav vsaka taka cena neizogibno vključuje nekaj negotovosti. Nadzorni organ na primer ugotavlja, da bi bilo tržno vrednost mogoče še bolj znižati zaradi dejstva, da je klub že imel najemno pogodbo za zemljišče, ki bi posledično predstavljala obremenitev nepremičnine za vsakega drugega kupca. S temi pridržki Nadzorni organ ugotavlja, da je poročilo dovolj podrobno in utemeljeno, da z zadostno mero gotovosti nakazuje, kakšna bi bila verjetna vrednost.

Ker je občina Time nepremičnino prenesla na Bryne FK za ceno 0 NOK, ocenjena vrednost pa je bila približno 2 650 000 NOK, Nadzorni organ ugotavlja, da so bila v to transakcijo vključena državna sredstva.

## 4.2 GOSPODARSKA PREDNOST ZA PODJETJE

### (a) Prisotnost gospodarske prednosti

Ker je bila nepremičnina na Bryne FK prenesena za 0 NOK, je očitna razlika med plačano ceno in verjetno tržno vrednostjo nepremičnine. Zato Nadzorni organ ugotavlja, da transakcija Bryne FK zagotavlja gospodarsko prednost, ker klubu za zemljišče ni bilo treba plačati vrednosti, ki jo je zemljišče imelo v tržnih pogojih.

### (b) Bryne FK kot podjetje za namen pravil o državni pomoči

Nato je treba oceniti, ali je Bryne FK treba šteti za podjetje za namen pravil o državni pomoči. Za ta namen je treba opozoriti, da pojem podjetje vključuje vsako enoto, ki izvaja gospodarsko dejavnost neodvisno od njene pravne oblike in oblike njenega financiranja, in da je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, ki vključuje ponudbo blaga ali storitev na danem trgu<sup>(50)</sup>.

Bryne FK ima poklicno ali polpoklicno ekipo, ki trenutno igra v ligi pod prvo ligo, v času transakcije pa je igrala v prvi ligi. Nadzorni organ je v odločitvi o sprožitvi postopka Bryne FK opredelil kot podjetje, kar je temeljilo na dejstvu, da se zdi, da so nekatere dejavnosti kluba, predvsem prodaja in nakup poklicnih igralcev, zagotavljanje zabave v obliki nogometnih tekem in zagotavljanje oglaševalskega prostora, vključevale

<sup>(50)</sup> Glej sodbo Sodišča EFTA v zadevi E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund* proti *Nadzornemu organu EFTA*, točka 78, in zadevo C-218/00, *Cisal*, [2002] Recueil I-691, točka 23.

ponudbo na trgu in so bile zato gospodarske narave. Nadzorni organ meni, da med formalnim postopkom preiskave niso bile izražene trditve, ki bi lahko spremenile to sklepno ugotovitev. Zato je treba ugotoviti, da je Bryne FK za te dejavnosti podjetje za namen pravil o državni pomoči.

Vendar Nadzorni organ ugotavlja, da se 89 odstotkov vseh dejavnosti Bryne FK, merjeno po urah dejavnosti, nanaša na dejavnosti nepoklicnega nogometa, zlasti na organizacijo takih dejavnosti za otroke in mladino<sup>(51)</sup>.

V skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti se pravo EGP uporablja za športne dejavnosti samo takrat, ko gre za gospodarsko dejavnost v smislu Sporazuma EGP. To bi se uporabljalo za poklicne in polpoklicne nogometaše, ki so prisotni na trgu<sup>(52)</sup>. Kot je navedeno zgoraj, so bile te dejavnosti koncentrirane v okviru gospodarske družbe Bryne ASA. Po drugi strani pa dejavnosti, ki jih Bryne FK izvaja za 600 mladih nogometašev v klubu, potekajo pretežno na nepridobitni osnovi in v veliki meri s prostovoljnimi delom staršev in drugih<sup>(53)</sup>.

Treba je tudi opozoriti, da je bilo v praksi Evropske komisije določeno, da zagotavljanje takih športnih dejavnosti za otroke in mladino ne pomeni gospodarskih dejavnosti za namen pravil o državni pomoči. V zadevi o javni podpori športnim dejavnostim, ki jih organizirajo poklicni klubi za mladino v Franciji, je Komisija ugotovila, da je treba podporo državljski, akademski in športni vzgoji mladine šteti za splošne naloge, ki jih ima država na področju izobraževanja. Če je ta vzgoja prevzela tisto, kar je bilo prej poznano kot „športni študij“, in pri tem ohranila splošne značilnosti in organizacijo, bi zadevna podpora koristila dejavnostim na področju izobraževanja in je tako izvzeta iz konkurence. Poleg tega so bile nekatere podprte dejavnosti usmerjene na zmanjšanje nasilja med navijači in na dejavnosti soseske. Komisija je ugotovila, da lahko take dejavnosti opredelimo kot dejavnosti, ki prispevajo k državljski vzgoji v širšem smislu. Tako je ugotovila, da so zadevni ukrepi primerljivi z izobraževalnimi dejavnostmi, za katere bi bil odgovoren nacionalni izobraževalni sistem, ena od splošnih nalog države<sup>(54)</sup>.

V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Norveška nogometna zveza (NFF) poudarila, da je načeloma javna odgovornost otrokom/mladini v njihovem lokalnem okolju ponuditi in

organizirati športne dejavnosti. Klubi v sodelovanju z lokalnimi organi in Zvezo prevzemajo znatno odgovornost za razvoj objektov in organizacijo dejavnosti na vseh ravneh. NFF je tudi poudarila, da so norveški organi večkrat poudarili pozitiven vpliv nogometa kot mehanizma socialne vključenosti<sup>(55)</sup>.

Kot je poudarila NFF, klubi organizirajo nogometne dejavnosti za otroke in mladino in s tem zagotavljajo izobraževalno dopolnilo na področju športa in pot za socialno vključenost in mobilnost, zato Nadzorni organ meni, da rekreacijske nogometne dejavnosti, ki jih organizira Bryne FK, lahko štejemo kot nalogo, ki se izvaja v splošnem interesu, podobno kot izobraževalne dejavnosti. Tako take dejavnosti niso gospodarske dejavnosti v smislu določb Sporazuma EGP o državni pomoči.

Ob upoštevanju zgoraj navedenega Nadzorni organ ugotavlja, da Bryne FK glede nepoklicnih dejavnosti ne moremo šteti za podjetje za namen pravil o državni pomoči.

#### (c) Nobenih ugodnosti za gospodarske dejavnosti kluba

Evropska komisija je ugotovila, da če športni klub opravlja gospodarske in negospodarske dejavnosti, v klubu ni prisotna državna pomoč, če klub z ločenim računovodstvom zagotovi, da gospodarske dejavnosti nimajo nobenih prednosti<sup>(56)</sup>. Naslednji korak pri oceni mora torej biti, ali je prednost, ki je sestavljena iz prenosa nepremičnine za ceno, nižjo od ocenjene tržne cene, dejansko koristila gospodarskim dejavnostim kluba.

Kot izhodišče je treba opozoriti, da sta v času transakcije klub sestavljali dve pravni osebi, in sicer Bryne FK in Bryne Football ASA. Razdelitev nalog in gospodarska razmerja med subjektoma so bila določena v sporazumu o sodelovanju, ki sta ga klub in gospodarska družba sklenila leta 2000.

Na podlagi sporazuma o sodelovanju med subjektoma je bil Bryne Football ASA odgovoren za opravljanje gospodarskih dejavnosti, kot so sponzorske pogodbe, prodaja medijskih in televizijskih pravic, zagotavljanje oglaševalskega prostora na stadionu, prodaja in izdaja dovoljenj za navijaške pripomočke in komercialna uporaba igralcev ter imena in logotipa kluba, prodaja vstopnic za tekme kluba doma in sporazumi o tombolah (določba 2.1).

<sup>(51)</sup> Ev. št. 485026 (pripombe tretje strani Bryne FK.)

<sup>(52)</sup> Zadeva 13-76, *Donà proti Mantero*, [1976] Recueil 1333, točka 12.

<sup>(53)</sup> Ev. št. 485026 (pripombe tretje strani Bryne footballklubb).

<sup>(54)</sup> Zadeva N 118/00, *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels* (Francija).

<sup>(55)</sup> Ev. št. 484855, pripombe tretje strani od Norveške nogometne zveze z dne 3. julija 2008.

<sup>(56)</sup> Glej odločbo Komisije v zadevi N 118/00, navedeno zgoraj.



Bryne FK pa je bil po drugi strani odgovoren za vse športne dejavnosti, vključno s treningi in tekmami, vse uradne dolžnosti po športnih predpisih NFF, različne dejavnosti, povezane z zbiranjem sredstev za nepoklicni del kluba in za delovanje stadiona, razen oglaševanja.

Čeprav je bil formalno Bryne FK delodajalec poklicnim igralcem in pomožnemu osebju in formalna pogodbeni stranka sporazumov o prodaji, nakupu ali najemu igralcev, je vse s tem povezane finančne obveznosti<sup>(57)</sup> opravljal Bryne Football ASA. Poleg tega je ves čisti dobiček po pokritju finančnih stroškov ostal v okviru Bryne Football ASA (določba 4.2). Administrativno osebje je najemal in plačeval Bryne Football ASA (določba 5.1).

Na podlagi sporazuma je bil za stadion kot tak odgovoren Bryne FK. Bryne Football ASA bi moral plačati Bryne FK 150 000 NOK na leto za uporabo stadiona na splošno in 10 000 NOK na uradno tekmo (4.2). Bryne Football ASA je moral Bryne FK plačati tudi letni znesek za pravico do izkoriščanja imena in logotipa kluba in komercialno izkoriščanje igralcev (določba 4.3). Ko je poklicna ekipa uporabljala sredstva v lasti Bryne FK, na primer stadion ter ime in logotip kluba, je bilo za to treba klubu plačati. Bryne FK v stališčih, predloženih Nadzornemu organu, trdi, da je bila to tržno zasnovana premija, čeprav ni predložil nobene dokumentacije o izračunavanju te premije.

Na podlagi sporazuma o sodelovanju bi lahko rekli, da je Bryne FK opravljal nekatere dodatne dejavnosti zbiranja sredstev, zlasti je Bryne Football ASA oddajal v najem stadion ter svoje ime in logotip. Narava teh dejavnosti je taka, da načeloma lahko potekajo na trgu in konkurirajo drugim izvajalcem ter s tem sodijo v opredelitev gospodarske dejavnosti. Vendar pa je bil v obravnavanem primeru namen učinka plačila družbe z omejeno odgovornostjo za uporabo stadiona ter imena in logotipa kluba, da se dejansko zagotovi, da dejavnosti poklicnega nogometa niso imele koristi od financiranja, namenjenega dejavnostim rekreativnega nogometa. Tako se zdi, da so se prihodki, ki jih je Bryne FK imel zaradi te ureditve, stekali nazaj za dejavnosti nepoklicnega nogometa, ki so potekale v okviru Bryne FK.

Kot je prikazano zgoraj, je vse stroške, ki se nanašajo na poklicno ekipo, plačal Bryne Football ASA in če poklicna ekipa uporablja sredstva, ki pripadajo Bryne FK, je treba klubu za to plačati. Poleg tega je treba tudi opozoriti, da vse komercialne dejavnosti (kot je oglaševanje itd.), ki se nanašajo na poklicno

ekipo, potekajo v okviru Bryne Football ASA<sup>(58)</sup>. Kakor je navedeno zgoraj, je bilo v skladu s sporazumom z občino Time zemljišče stadiona dano Bryne FK in ne Bryne Football ASA. Glede na te okoliščine Nadzorni organ meni, da sporazum o sodelovanju zagotavlja, da pomoč, dodeljena Bryne FK, ni bila v korist dejavnostim poklicnega nogometa ali z njim povezanih komercialnih dejavnosti, ker je bilo računovodstvo vodeno ločeno od računovodstva Bryne FK.

Nadzorni organ tudi opozarja, da je Bryne FK navedel, da vse njegove dejavnosti potekajo na nepremičnini stadiona in da nepoklicne dejavnosti obsegajo kar 89 odstotkov vseh dejavnosti. To bi pomenilo, da se nepremičnina uporablja predvsem za lastne glavne dejavnosti kluba, t.j. izvajanje dejavnosti rekreativnega nogometa v lokalni skupnosti, predvsem za otroke in mladino.

Glede na te okoliščine Nadzorni organ ugotavlja, da je jasno, da imajo dejavnosti Bryne FK, ki ustvarjajo prihodke, samo značaj pomožnih dejavnosti pri primarnem cilju kluba<sup>(59)</sup>.

Poleg tega zlasti v zvezi z oddajanjem nogometnega stadiona Nadzorni organ opozarja, da ima zadevni stadion omejeno število sedežev in da ni v večjem urbanem središču. Tako se mogoče zdi, da se za uporabo stadiona druge stranke razen Bryne Football ASA ne bi preveč zanimale, da bi ta uporaba prinašala skromne prihodke in da bi bil zato interes zasebnih vlagateljev, ki želijo ustvarjati dobiček, omejen. Kot poročilo, ki ga je pripravil OPAK, posebej navaja, je pomembno, da ni zraven nobenih komercialnih območij in da območje stadiona ne tekmuje s trgovskimi središči ali poslovnimi stavbami v regiji.

Spomladi 2004, t.j. približno pol leta po transakciji, je Bryne Football ASA prenehal svoje dejavnosti in poklicne dejavnosti so bile prenesene na Bryne FK. Bryne FK je tudi potrdil, da klub ne vodi ločenega knjigovodstva za različne vrste dejavnosti v okviru kluba.

<sup>(58)</sup> Takrat veljavni sporazuma o sodelovanju je določal, da je Bryne Football ASA in ne Bryne FK odgovoren za sponzorske pogodbe, prodajo medijskih in televizijskih pravic, zagotavljanje oglaševalskega prostora na stadionu, prodajo in izdajo dovoljenj za navijaške pripomočke in komercialno uporabo igralcev ter imena in logotipa kluba. Bryne Football ASA je bil odgovoren tudi za prodajo vstopnic za tekme kluba doma. Čeprav sta bila v določbi 2.5 sporazuma med nalogami in odgovornostmi Bryne FK navedeno kupovanje in prodajanje poklicnih igralcev, je bil za plačilo nakupne cene in plač igralcem odgovoren Bryne Football ASA. Tako se zdi, da so v času transakcije dejavnosti, ki jih Nadzorni organ uvršča med gospodarske dejavnosti in ki lahko vplivajo na trgovino in konkurenco znotraj EGP, potekale v okviru Bryne Football ASA.

<sup>(59)</sup> Zadeva Komisije N 558/05 – Podpora ustanovam poklicnih dejavnosti (Poljska). Zadeva št. N 234/07, Spodbujanje R&D&I (Španija), točka 38, tudi kaže, da raziskovalne organizacije, ki primarno ne opravljajo gospodarskih dejavnosti, lahko izvajajo raziskave v imenu podjetij za plačilo, ne da bi bila zaradi tega podjetja za namen pravil o državni pomoči.

<sup>(57)</sup> Te obveznosti se nanašajo zlasti na plačilo nakupne cene ter na plačila in druge nagrade igralcem, trenerjem in pomožnemu osebju. Gospodarska družba je morala plačevati tudi socialnovarstvene dajatve za zaposlene in kriti stroške nakupa in vzdrževanja opreme, treniranja ob koncu tedna; potne stroške, nastale v zvezi s tekmami in treningi druge ter najemanja igrišč in krajev dogodka.

Ker je prenos nepremičnine enkratna transakcija, zgornja ocena temelji na strukturi kluba v času transakcije. Ocena morebitnega prenosa na gospodarske dejavnosti kluba po združitvi bi bila utemeljena, če bi kar koli kazalo na to, da je bil cilj toka dogodkov dejansko izogibanje pravilom o državni pomoči z usmerjanjem gospodarske prednosti preko negospodarskega subjekta. V obravnavanem primeru Nadzorni organ meni, da nič ne kaže na to, da je bila združitev Bryne FK in Bryne Fotball ASA načrtovana v času prenosa, kakor koli povezana s pridobitvijo zemljišča s strani kluba ali kako drugače namenjena izogibanju pravilom EGP o državni pomoči.

Zato Nadzorni organ ugotavlja, da podpora, dodeljena Bryne FK preko prenosa zemljišča, na katerem je zgrajen stadion, ni prinesla koristi za gospodarske dejavnosti kluba.

#### 4.3 SKLEPNA UGOTOVITEV O PRENOSU PARCEL ŠTEVILKA 2/70 IN 2/32 NA BRYNE FK

Ob upoštevanju zgoraj navedenega Nadzorni organ ugotavlja, da prenos nepremičnine na Bryne FK ni vključeval državne pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP.

#### 5. SKLEPNA UGOTOVITEV

Na podlagi zgornje ocene Nadzorni organ ugotavlja, da ni mogoče prikazati, da je katera od treh transakcij, ki so predmet te odločbe, vključevala državno pomoč v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP –

SPREJEL NASLEDNJO ODLOČBO:

#### Člen 1

Nadzorni organ EFTE meni, da prodaja nepremičnin, vpisanih pod parcelami številka 1/151, 1/301, 1/630 (Grunnsteinenu); parcelo številka 4/165 (Bryne Industripark AS) in parcelama številka 2/72 in 2/32 Bryne FK, ni državna pomoč v smislu člena 61 Sporazuma EGP.

#### Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Norveško.

#### Člen 3

Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno.

V Bruslju, 23. julija 2009

Za Nadzorni organ Efte

Per SANDERUD  
Predsednik

Kristján A. STEFÁNSSON  
Član kolegija









## Cena naročnine 2011 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 100 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	770 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	300 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaj	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

## Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sl.htm)

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>

