

Ročník 1995

SBÍRKA ZÁKONŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Částka 7

Rozeslána dne 3. března 1995

Cena Kč 12,50

O B S A H:

32. Zákon, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů
33. Zákon, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 186/1992 Sb., o služebním poměru příslušníků Policie České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 100/1970 Sb., o služebním poměru příslušníků Sboru národní bezpečnosti, ve znění pozdějších předpisů
34. Zákon, kterým se doplňuje zákon č. 76/1959 Sb., o některých služebních poměrech vojáků, ve znění pozdějších předpisů
35. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)

32**ZÁKON**

ze dne 8. února 1995,

**kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 586/1992 Sb.,
o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon České národní rady č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění zákona České národní rady č. 35/1993 Sb., zákona č. 96/1993 Sb., zákona č. 157/1993 Sb., zákona č. 196/1993 Sb., zákona č. 323/1993 Sb., zákona č. 42/1994 Sb., zákona č. 85/1994 Sb., zákona č. 114/1994 Sb. a zákona č. 259/1994 Sb., se mění takto:

§ 5 odst. 4 zní:

„(4) Příjmy plynoucí poplatníkovi neúčtujícímu v soustavě podvojného účetnictví v době 15 dnů před začátkem nebo v době 15 dnů po skončení zdaňovacího období, ke kterému hospodářsky patří, se považují za příjmy plynoucí v tomto zdaňovacím období. Jedná-li se prokazatelně o příjmy, které hospodářsky patří jak do uplynulého zdaňovacího období, tak do následujícího zdaňovacího období, považují se za příjmy toho zdaňovacího období, ke kterému je poplatník přiřadí. Při posuzování výdajů se postupuje obdobně. Příjmy ze závislé činnosti a funkční požitky (§ 6) plynoucí poplatníkovi nejdéle 31 dnů po skončení zdaňovacího období, za které byly dosaženy, se považují za příjmy plynoucí v tomto zdaňovacím období.“

Čl. II

Zákon č. 259/1994 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon České národní rady č. 591/1992 Sb., o cenných papírech, ve znění pozdějších předpisů, se mění takto:

1. Čl. III bod 1 zní:

„1. U poplatníka, který neúčtuje v soustavě podvojného účetnictví, se příjmy, jež mu plynou v době 15 dnů před začátkem zdaňovacího období roku 1995 nebo v době 15 dnů po skončení zdaňovacího období roku 1994, považují za příjmy toho z uvedených zdaňovacích období, ke kterému je poplatník přiřadí. Při posuzování výdajů se postupuje obdobně.“

2. Čl. III bod 14 zní:

„14. Pro daňové povinnosti za rok 1993 a 1994 platí dosavadní předpisy a ustanovení tohoto zákona se použijí poprvé pro zdaňovací období roku 1995, pokud tento zákon nestanoví jinak.“

Čl. III

Tento zákon nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

Uhde v. r.

Havel v. r.

Klaus v. r.

33

ZÁKON

ze dne 8. února 1995,

kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 186/1992 Sb.,
o služebním poměru příslušníků Policie České republiky,
ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 100/1970 Sb.,
o služebním poměru příslušníků Sboru národní bezpečnosti,
ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon České národní rady č. 186/1992 Sb., o služebním poměru příslušníků Policie České republiky, ve znění zákona České národní rady č. 590/1992 Sb., zákona České národní rady č. 26/1993 Sb., zákona č. 326/1993 Sb. a zákona č. 40/1994 Sb., se mění a doplňuje takto:

1. § 153 včetně nadpisu zní:

**„Zápočet doby zaměstnání
§ 153**

(1) Policistům se do doby trvání služebního poměru rozhodné pro přiznání nároků vyplývajících ze služebního poměru započítávají doby, pokud byly započteny podle dosavadních předpisů, není-li dále stanoveno jinak.

(2) Do doby trvání služebního poměru rozhodné pro přiznání příspěvku za službu se započítávají doby, pokud byly započteny podle dosavadních předpisů, s výjimkou doby služby

- a) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného ve složce Státní bezpečnosti na úseku s kontrarozvědným nebo rozvědným zařazením anebo ve funkci vyšetřovatele nebo náčelníka odboru a vyšší ve složce Státní bezpečnosti,
- b) v ozbrojených silách se zařazením ve vojenské kontrarozvědce,
- c) v ozbrojených silách se zařazením v útvaru rozvědky Československé lidové armády, pokud nebyli zařazeni ve funkcích obsluhy technických zařízení pro vojenský průzkum,
- d) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného v politickovýchovné správě (útvary) Federálního ministerstva vnitra, Ministerstva vnitra České republiky nebo Ministerstva vnitra Slovenské republiky, který přímo vykonával politickovýchovnou činnost,
- e) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného ve funkci zástupce náčelníka (velitele) pro politickovýchovnou práci,

f) příslušníka Sboru nápravné výchovy zařazeného ve funkci zástupce náčelníka správy nebo útvaru pro politickovýchovnou práci,

g) vojáka Československé lidové armády zařazeného v Hlavní politické správě Československé lidové armády, který přímo vykonával politickovýchovnou činnost nebo který byl zařazen ve funkci zástupce velitele pro politickovýchovnou práci nebo propagandisty.“

2. Za § 157b se vkládá nový § 157c, který zní:

„§ 157c

**Přechodné ustanovení k úpravě účinné
od 1. dubna 1995**

Pokud byl podle dosavadních nebo dřívějších předpisů příspěvek za službu ve Sboru národní bezpečnosti, ve Federálním policejním sboru, ve Sboru hradní policie, v Policii České republiky, ve Sboru nápravné výchovy, ve Vězeňské službě České republiky nebo ve Federální bezpečnostní informační službě vyměřen vyšší, než jaký náleží při zápočtu doby zaměstnání podle § 153, nebo pokud byl podle dosavadních nebo dřívějších předpisů příspěvek za službu vyměřen, ačkoliv při zápočtu doby zaměstnání podle § 153 nenáleží, snižá se ode dne účinnosti tohoto zákona tento příspěvek na výši odpovídající zápočtu doby zaměstnání podle § 153 nebo se jeho výplata zastaví. Nové vyměření sníženého příspěvku se provede nejpozději do 31. října 1995; do nového vyměření příspěvku se jeho výplata pozastavuje.“

Čl. II

Zákon č. 100/1970 Sb., o služebním poměru příslušníků Sboru národní bezpečnosti, ve znění zákona č. 63/1983 Sb., zákona č. 74/1990 Sb., zákona č. 169/1990 Sb., zákona č. 546/1990 Sb., zákona č. 77/1992 Sb., zákona č. 143/1992 Sb. a zákona České národní rady č. 586/1992 Sb., se doplňuje takto:

1. Za § 114a se vkládá nový § 114b, který zní:

„§ 114b

Pokud byl podle tohoto zákona příspěvek za

službu ve Federální bezpečnostní informační službě vyměřen vyšší, než jaký náleží při zápočtu doby zaměstnání podle § 134 odst. 3, nebo pokud byl podle tohoto zákona příspěvek za službu vyměřen, ačkoliv při zápočtu doby zaměstnání podle § 134 odst. 3 nenáleží, sníží se ode dne účinnosti tohoto zákona tento příspěvek na výši odpovídající zápočtu doby zaměstnání podle § 134 odst. 3 nebo se jeho výplata zastaví. Nové vyměření sníženého příspěvku se provede nejpozději do 31. října 1995; do nového vyměření příspěvku se jeho výplata pozastavuje.“.

2. V § 134 odst. 1 se na konci připojují tato slova: „není-li dále stanoveno jinak“.

3. § 134 se doplňuje odstavcem 3, který zní:

„(3) Bývalým příslušníkům Federální bezpečnostní informační služby se do doby trvání služebního poměru rozhodné pro přiznání příspěvku za službu nezapočítávají doby služby

- a) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného ve složce Státní bezpečnosti na úseku s kontrarozvědným nebo rozvědným zařazením anebo ve funkci vyšetřovatele nebo náčelníka odboru a vyšší ve složce Státní bezpečnosti,
- b) v ozbrojených silách se zařazením ve vojenské kontrarozvědce,

- c) v ozbrojených silách se zařazením v útvaru rozvědky Československé lidové armády, pokud nebyli zařazeni ve funkcích obsluhy technických zařízení pro vojenský průzkum,
- d) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného v politickovýchovné správě (útvaru) Federálního ministerstva vnitra, Ministerstva vnitra České republiky nebo Ministerstva vnitra Slovenské republiky, který přímo vykonával politickovýchovnou činnost,
- e) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného ve funkci zástupce náčelníka (velitele) pro politickovýchovnou práci,
- f) příslušníka Sboru nápravné výchovy zařazeného ve funkci zástupce náčelníka správy nebo útvaru pro politickovýchovnou práci,
- g) vojáka Československé lidové armády zařazeného v Hlavní politické správě Československé lidové armády, který přímo vykonával politickovýchovnou činnost nebo který byl zařazen ve funkci zástupce velitele pro politickovýchovnou práci nebo propagandisty.“.

Čl. III

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. dubna 1995.

Uhde v. r.

Havel v. r.

Klaus v. r.

34

ZÁKON

ze dne 8. února 1995,

**kterým se doplňuje zákon č. 76/1959 Sb.,
o některých služebních poměrech vojáků, ve znění pozdějších předpisů**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon č. 76/1959 Sb., o některých služebních poměrech vojáků, ve znění zákona č. 59/1969 Sb., zákona č. 100/1970 Sb., zákona č. 65/1978 Sb., zákona č. 74/1990 Sb., zákona č. 228/1991 Sb., zákona č. 77/1992 Sb. a zákona č. 226/1992 Sb., se doplňuje takto:

1. V § 33 odst. 9 se tečka na konci věty nahrazuje čárkou a připojují se tato slova: „s výjimkou dob služby

- a) v ozbrojených silách se zařazením ve vojenské kontrarozvědce,
- b) v ozbrojených silách se zařazením v útvaru rozvědky Československé lidové armády, pokud nebyli zařazeni ve funkcích obsluhy technických zařízení pro vojenský průzkum,
- c) vojáka Československé lidové armády zařazeného v Hlavní politické správě Československé lidové armády, který přímo vykonával politickovýchovnou činnost nebo který byl zařazen ve funkci zástupce velitele pro politickovýchovnou práci nebo propagandisty,
- d) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného ve složce Státní bezpečnosti na úseku s kontrarozvědným nebo rozvědným zařazením anebo ve funkci vyšetřovatele nebo náčelníka odboru a vyšší ve složce Státní bezpečnosti,
- e) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného v politickovýchovné správě (útvary) Federálního ministerstva vnitra, Ministerstva vnitra České re-

publiky nebo Ministerstva vnitra Slovenské republiky, který přímo vykonával politickovýchovnou činnost,

- f) příslušníka Sboru národní bezpečnosti zařazeného ve funkci zástupce náčelníka (velitele) pro politickovýchovnou práci,
- g) příslušníka Sboru nápravné výchovy zařazeného ve funkci zástupce náčelníka správy nebo útvaru pro politickovýchovnou práci.“.

2. Za § 37 se vkládá nový § 37a, který zní:

„§ 37a

**Přechodné ustanovení k úpravě účinné
od 1. dubna 1995**

Pokud byl podle dosavadních nebo dřívějších předpisů výsluhový příspěvek vyměřen vyšší, než jaký náleží při zápočtu doby zaměstnání podle § 33 odst. 9, nebo pokud byl podle dosavadních nebo dřívějších předpisů výsluhový příspěvek vyměřen, ačkoliv při zápočtu doby zaměstnání podle § 33 odst. 9 nenáleží, sníží se ode dne účinnosti tohoto zákona tento příspěvek na výši odpovídající zápočtu doby zaměstnání podle § 33 odst. 9 nebo se jeho výplata zastaví. Nové vyměření sníženého příspěvku se provede nejpozději do 31. října 1995; do nového vyměření příspěvku se jeho výplata pozastavuje.“.

Čl. II

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. dubna 1995.

Uhde v. r.

Havel v. r.

Klaus v. r.

35

SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 1. února 1991 byla v Ženevě sjednána Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC).

Jménem České a Slovenské Federativní Republiky byla dohoda podepsána v Praze dne 30. října 1991.

Dne 2. června 1993 Česká republika oznámila generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů, depozitáři dohody, že se jako nástupnický stát České a Slovenské Federativní Republiky považuje za smluvní stát Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC) z 1. února 1991 s účinností od 1. ledna 1993.

Listina o schválení této dohody Českou republikou byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů dne 22. srpna 1994.

Dohoda na základě svého článku 10 odst. 1 vstoupila v platnost dnem 20. října 1993 a pro Českou republiku podle téhož článku odst. 3 vstoupila v platnost dnem 20. listopadu 1994.

Český překlad dohody se vyhláší současně.

Do anglického znění dohody lze nahlédnout na Ministerstvu zahraničních věcí a Ministerstvu dopravy.

EVROPSKÁ DOHODA

o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)

Smluvní strany

přejíce si přispívat k usnadňování mezinárodní dopravy nákladů,

vědomy si očekávaného vzrůstu mezinárodní dopravy nákladů v důsledku rostoucího mezinárodního obchodu,

uvědomující si nepříznivé důsledky takového rozvoje pro životní prostředí,

zdůrazňující důležitou úlohu kombinované dopravy pro snižování napětí v síti evropských silnic, zejména v transalpské oblasti, jakož i pro zmenšování škod na životním prostředí,

přesvědčeny, že pro zvýšení efektivnosti mezinárodní kombinované dopravy v Evropě a její přitažlivosti pro zákazníky má podstatný význam vymezení práv určujících koordinovaný plán rozvoje kombinované dopravy a infrastrukturu nezbytnou pro její realizaci, a sice na základě dohodnutých mezinárodních parametrů a standardů,

se dohodly takto:

KAPITOLA I

OBEČNÉ ZÁSADY

Článek 1

Definice

Při používání této dohody:

- a) termín „kombinovaná doprava“ znamená dopravu nákladů v jedné a téže dopravní jednotce s využitím několika druhů dopravy;
- b) termín „síť nejdůležitějších tras mezinárodní kombinované dopravy“ zahrnuje všechny železniční tratě, jež jsou považovány za důležité pro mezinárodní kombinovanou dopravu, pokud:
 - (i) jsou v současné době využívány pro pravidelnou mezinárodní kombinovanou dopravu (např. výměnných nástaveb, kontejnerů, silničních návěsů),
 - (ii) jsou důležitými přípojnými tratěmi pro mezinárodní kombinovanou dopravu,
 - (iii) se očekává, že se v blízké budoucnosti stanou důležitými tratěmi kombinované dopravy [jak je to uvedeno v bodech (i) a (ii)];

- c) termín „příslušné objekty“ zahrnuje terminály používané pro kombinovanou dopravu, pohraniční stanice, stanice pro výměnu skupin vozů, stanice pro změnu rozchodu koleje, jakož i tražektové linky nebo přístavy, jež mají důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu.

Článek 2

Vymezení sítě

Smluvní strany považují ustanovení této dohody za dohodnutý mezinárodní plán rozvoje a využívání sítě nejdůležitějších tratí mezinárodní kombinované dopravy a příslušných objektů, dále „sítě mezinárodní kombinované dopravy“, který hodlají realizovat v rámci národních programů. Síť mezinárodní kombinované dopravy zahrnuje železniční tratě uvedené v příloze I k této dohodě, terminály kombinované dopravy, pohraniční stanice, stanice pro změnu rozchodu kolejí, tražektové linky nebo přístavy, které mají důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu a které jsou uvedeny v příloze II k této dohodě.

Článek 3

Technická charakteristika sítě

Železniční tratě sítě mezinárodní kombinované dopravy musí odpovídat charakteristikám uvedeným v příloze III k této dohodě nebo musí být uvedeny do souladu s ustanoveními této přílohy v průběhu dalšího zdokonalování v rámci národních programů.

Článek 4

Cíle v oblasti provozu

V zájmu usnadnění služeb mezinárodní kombinované dopravy na síti mezinárodní kombinované dopravy smluvní strany učiní příslušná opatření pro dosažení výkonových parametrů a minimálních standardů pro vlakové spoje kombinované dopravy a pro příslušné objekty uvedené v příloze IV k této dohodě.

Článek 5

Přílohy

Přílohy k této dohodě jsou nedílnou součástí dohody. Nové přílohy obsahující jiné aspekty kombinované dopravy mohou být k dohodě připojeny v souladu s postupem provádění změn stanoveným v článku 14.

KAPITOLA II

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 6

Stanovení depozitáře

Depozitářem této dohody je generální tajemník Organizace spojených národů.

Článek 7

Podpis

1. Tato dohoda je otevřená a mohou ji v Úřadovně Organizace spojených národů v Ženevě podepsat státy, které jsou členy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů nebo se mohou zúčastňovat práce Komise na základě poradenského statutu v souladu s body 8 a 11 Zásad o okruhu jednání této Komise, od 1. dubna 1991 do 31. března 1992.

2. Takovéto podpisy musí být předmětem ratifikace, přijetí anebo schválení.

Článek 8

Ratifikace, přijetí nebo schválení

1. Tato dohoda musí být předmětem ratifikace, přijetí nebo schválení v souladu s odstavcem 2 článku 7.

2. Ratifikace, přijetí nebo schválení musí být učiněny uložením příslušného dokumentu u generálního tajemníka Organizace spojených národů.

Článek 9

Přístup

1. Tato dohoda je otevřená k přístupu kteréhokoli státu podle odstavce 1 článku 7 od 1. dubna 1991.

2. Přístup musí být učiněn uložením příslušného dokumentu u generálního tajemníka Organizace spojených národů.

Článek 10

Vstup v platnost

1. Tato dohoda vstupuje v platnost po uplynutí 90 dnů ode dne, kdy vlády osmi států předají k uložení dokument o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu, za podmínky, že jedna nebo několik tratí sítě mezinárodní kombinované dopravy nepřetržitě spojují území alespoň čtyř států, které předaly k uložení takový dokument.

2. Při nesplnění této podmínky vstupuje dohoda v platnost po uplynutí 90 dnů ode dne uložení dokumentu o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu, čímž bude tato podmínka splněna.

3. Pro každý stát, který uloží dokument o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu po dni, od něhož plyne lhůta 90 dnů, uvedená v odstavcích 1 a 2 tohoto článku, vstupuje dohoda v platnost po uplynutí 90 dnů ode dne uložení tohoto dokumentu.

Článek 11

Omezení při provádění této dohody

1. Žádné ustanovení této dohody nemůže být vykládáno jako překážka pro kteroukoliv ze smluvních stran přijímat opatření, která považuje za nezbytná pro

zajištění své vnější nebo vnitřní bezpečnosti, pokud jsou slučitelná s Chartou Organizace spojených národů a vymezená tímto ustanovením.

2. O těchto opatřeních, jež jsou dočasněho charakteru, musí být neprodleně informován depozitář a musí být uvedeno, jaké jsou povahy.

Článek 12 Urovnání sporů

1. Každý spor mezi dvěma nebo více smluvními stranami o výklad nebo provádění této dohody, který strany sporu nemohou urovnat jednáním nebo jinými prostředky, bude předložen ke smířčímu řízení, jestliže o to požádá některá z těchto smluvních stran, a bude předán jednomu nebo více rozhodcům, které po vzájemné dohodě určí tyto strany. Jestliže se strany sporu nedohodnou o výběru rozhodce nebo rozhodců během tří měsíců od podání žádosti o smířčí řízení, může některá z těchto stran požádat generálního tajemníka Organizace spojených národů, aby jmenoval jednoho rozhodce, jemuž bude spor předán k rozhodnutí.

2. Výrok rozhodce nebo rozhodců jmenovaných v souladu s odstavcem 1 tohoto článku bude závazný pro smluvní strany sporu.

Článek 13 Výhrady

Každý stát může při podpisu této dohody nebo při uložení ratifikační listiny nebo dokumentu o přijetí, schválení nebo přístupu oznámit depozitáři, že se necítí být vázán článkem 12 této dohody.

Článek 14 Změna dohody

1. Tato dohoda může být změněna v souladu s postupem stanoveným v tomto článku s výjimkou uvedenou v člancích 15 a 16.

2. Na žádost smluvní strany bude jakákoli jí navrhovaná změna projednána v Pracovní skupině pro kombinovanou dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

3. Je-li změna schválena dvoutřetinovou většinou přítomných a hlasujících smluvních stran, oznámí ji generální tajemník Organizace spojených národů všem smluvním stranám k přijetí.

4. Jakákoli navrhovaná změna oznámená v souladu s odstavcem 3 tohoto článku vstoupí v platnost pro všechny smluvní strany tři měsíce po uplynutí 12 měsíců ode dne jejího oznámení za předpokladu, že v průběhu uvedených 12 měsíců neoznámí některý stát, který je smluvní stranou, generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů námitku proti navrhované změně.

5. Jestliže byla podle odstavce 4 tohoto článku oznámena nějaká námitka proti navrhované změně, není změna považována za přijatou a nevstoupí v platnost.

Článek 15 Změna příloh I a II

1. Přílohy I a II k této dohodě mohou být změněny v souladu s postupem uvedeným níže v tomto článku.

2. Jakákoliv změna příloh I a II navrhovaná některou smluvní stranou bude na její žádost projednána v Pracovní skupině pro kombinovanou dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

3. Je-li změna přijata většinou přítomných a hlasujících smluvních stran, zašle ji generální tajemník Organizace spojených národů přímo zainteresovaným smluvním stranám k přijetí. Pro účely tohoto článku se smluvní strana považuje za přímo zainteresovanou, jestliže v případě začlenění nové tratě, důležitého terminálu, pohraniční stanice, stanice pro změnu rozchodu kolejí nebo trajektové linky/přístavu nebo v případě jejich změny prochází tato trať jejím územím anebo je přímo napojena k významnému terminálu nebo jestliže důležitý terminál, pohraniční stanice, stanice pro změnu rozchodu kolejí nebo koncový bod trajektové linky/přístav se nacházejí na tomto území.

4. Jakýkoliv navrhovaný doplněk, předaný v souladu s ustanovením odstavců 2 a 3 tohoto článku, bude považován za přijatý, pokud ani jedna ze smluvních stran neinformuje generálního tajemníka Organizace spojených národů do šesti měsíců ode dne, kdy byla o doplněk vyrozuměna, o tom, že má proti tomuto navrhovanému doplněku námitky.

5. Jakýkoliv takto přijatý doplněk předá generální tajemník Organizace spojených národů všem smluvním stranám a vstoupí v platnost tři měsíce po datu jeho sdělení depozitářem.

6. Jestliže byla podle odstavce 4 tohoto článku oznámena nějaká námitka proti navrhované změně, není změna považována za přijatou a nevstoupí v platnost.

7. Depozitář musí být okamžitě informován Sekretariátem Evropské hospodářské komise o smluvních stranách, kterých se přímo týká navrhovaná změna.

Článek 16 Změny příloh III a IV

1. Přílohy III a IV k této dohodě mohou být změněny v souladu s postupem uvedeným v tomto článku.

2. Jakákoliv změna příloh III a IV, navrhovaná některou smluvní stranou, bude na její žádost projednána v Pracovní skupině pro kombinovanou dopravu

Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

3. V případě schválení změny dvoutřetinovou většinou přítomných a hlasujících smluvních stran ji oznámí generální tajemník Organizace spojených národů všem smluvním stranám k přijetí.

4. Jakákoliv navrhovaná změna oznámená v souladu s odstavcem 3 tohoto článku vstoupí v platnost za šest měsíců ode dne oznámení, pokud pětina smluvních stran neoznámila generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů své námitky proti navrhované změně. Jinak vstupuje změna v platnost pro všechny smluvní strany vyjma těch, které před datem jejího vstupu v platnost oznámily generálnímu tajemníkovi, že navrhovanou změnu nepřijaly.

5. Jakákoliv přijatá změna bude oznámena generálním tajemníkem všem smluvním stranám a vstoupí v platnost tři měsíce po datu tohoto oznámení.

6. Jestliže byla podle odstavce 4 tohoto článku oznámena nějaká námitka proti navrhované změně, není změna považována za přijatou a nevstoupí v platnost.

Článek 17

Zajišťovací ustanovení

Ustanovení této dohody nemohou převažovat nad ustanoveními, jimiž jsou státy mezi sebou vázány podle jiných mnohostranných úmluv jako Římská dohoda z roku 1957 o vytvoření Evropského hospodářského společenství.

Článek 18

Výpověď

1. Kterákoliv smluvní strana může tuto dohodu

vypovědět písemným oznámením generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů.

2. Výpověď nabude účinnosti jeden rok ode dne, kdy uvedené oznámení obdržel generální tajemník.

Článek 19

Ukončení platnosti

Jestliže by se po vstupu této dohody v platnost snížil počet smluvních stran v kterémkoli období po sobě následujících 12 měsíců na méně než osm, pozbude dohoda platnost 12 měsíců po dni, v němž osm států přestalo být smluvní stranou.

Článek 20

Oznámení a sdělení depozitáře

Kromě oznámení a sdělení uvedených v této dohodě bude generální tajemník Organizace spojených národů vykonávat funkce podle části VII Vídeňské úmluvy o smluvním právu, sjednané ve Vídni dne 23. května 1969.

Článek 21

Autentické texty

Originál této dohody, jehož anglický, francouzský a ruský text má stejnou platnost, bude uložen u generálního tajemníka Organizace spojených národů.

Na důkaz toho níže podepsaní, náležitou formou k tomu zmocnění, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Ženevě dne 1. února 1991.

Důležité tratě mezinárodní kombinované dopravy

(1) Portugalsko⁺)C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

(2) Španělsko⁺)C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
(-Vilar Formoso)C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-Avila-Madrid
Aranda de Duero

C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
(-Cerbère)

C 90/1 Valencia-Barcelona

(3) Irsko⁺)

C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

(4) Spojené království⁺)C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-London-
Carlisle

-Folkstone-Dover (-Calais)

C 03/1 London-Cardiff

C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
Leeds

C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)

(5) Francie⁺)

C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

C-E 07)

⁺) Společná poznámka a objasnění čísel tras

„C-E“ označuje železniční trasy v podstatě shodné s příslušnými trasami Evropské dohody o hlavních mezinárodních železničních trasách (AGC) z r. 1985

„C“ označuje ostatní důležité trasy kombinované dopravy. „C“ trasy jsou identické s těmi, které jsou nejbližší trasám E a někdy za nimi následuje pořadové číslo

Číslo E bylo umístěno pro snadný odkaz a porovnání s trasami obsaženými v AGC. V žádném případě to neznámá, že smluvní stát je anebo hodlá být smluvní stranou AGC.

Použité symboly

() = Železniční stanice vně dané země [např. (Hendaye-)]

——— = Alternativní cesty (např. Avila
Aranda de Duero)

----- = Část trasy AGC důležité pro mezinárodní kombinovanou dopravu (týká se pouze tras C-E)

..... = Část trasy důležité pro kombinovanou dopravu, ale není součástí příslušné trasy AGC (týká se pouze tras C-E).

- C 07 Paris-Toulouse
- C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-Avignon-
(Erquelines-) Jeumont Le Creusot
.....
-Tarascon-Marseille
- C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
- C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
- C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse- (-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon
.....
- C 25 Thionville-Apach (-Perl)
- C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
- C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes
- C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
- C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
- C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
- C-E 700 Lyon-Ambérieu
- C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)
- C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

(6) Nizozemí⁺

- C-E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)
- C-E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnheim (-Emmerich)
- C 10/1 Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)
- C-E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
- C 16 Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)

(7) Belgie⁺

- C-E 10) (Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- C-E 20)
- C 20 (Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
- C-E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
- C 15 (Jeumont-) Erquelines-Charleroi
- C-E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
- C-E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge

(8) Lucembursko⁺

- C-E 25 (Sterpenich-) Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)

(9) Německo⁺

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
- C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
- C-E 35 (Arnheim-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
Düsseldorf-Neuss
.....
- C-E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg)
Mannheim
- C-E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München
(-Kufstein)

- C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
C 45/3 Travemünde-Lübeck
C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
C-E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Děčín)
C-E 61) Neustrelitz
C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-
-Lübeck (-Hanko)
C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt(O)
(-Kunowice)
C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
C-E 32 Frankfurt(M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-
-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
C-E 46 Mainz-Frankfurt(M)

(10) Švýcarsko⁺)

- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immenensee-Bellinzona- (-Luino)
Chiasso (-Milano)
C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

(11) Itálie⁺)

- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Villa S. Giovanni
C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi
.....
C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
Trieste
.....
C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
C-E 72 Torino-Genova
C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
.....
C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma
C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

(12) Norsko⁺)

- C-E 45 Oslo-(Kornsjø)
C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) Švédsko⁺

- C 10/2 Stockholm (-Turku)
C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
C 45/4 Göteborg (-Frederikshavn)
C 45/3 Malmö (-Travemünde)
C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
C-E 55) Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C-E 61)
C 55 Hallsberg-Göteborg
C-E 59 Malmö-Ystad (-Szeczin)
C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

(14) Dánsko⁺

- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København
C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(15) Rakousko⁺

- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
C-E 551 (Horní-Dvořiště-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
C-E 65 (Břeclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-
Schwarzach St. Veit
-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
Ebenfurt (-Sopron)
.....

(16) Polsko⁺

- C-E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
.....
(-Petrovice u Karviné)
C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frýdlant)
C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
Skierniewice
.....
-Terespol (-Brest)
C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

(17) Česká a Slovenská Federativní Republika⁺

- C-E 55 (Bad Schandau-) Děčín-Praha
C-E 551 Praha-Horní Dvořiště (-Summerau)
C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-Č. Třebová

- C-E 61 (Bad Schandau-) Děčín-Nymburk-Kolín-Brno-Břeclav-Bratislava-
-Komárno- (-Komárom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
.....
C-E 63 Žilina-Bratislava
C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
C 65 (Zawidow-) Frýdlant-Turnov-Praha
C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolín-Hranice na Moravě-Ostrava-
Púchov
.....
-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna nad Tisou (-Čop)
C-E 52 Bratislava-N. Zámky-Štúrovo (-Szob)
-

(18) Maďarsko⁺

- C-E 61 (Bratislava-Komárno-) -Komárom-Budapest
Hegyeshalom
.....
C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (-Čop)
Sopron
.....
C-E 52 (Štúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
-

(19) Jugoslávie⁺

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
Kraljevo
C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)
-

(20) Řecko⁺

- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
-

(21) Rumunsko⁺

- C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
C-E 562 Bucuresti-Constanta
-

(22) Bulharsko⁺

- C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
.....
C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija
C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas
.....

C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)

(23) Finsko⁺)

C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

(24) Svaz sovětských socialistických republik⁺)

C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva

C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva

C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva

C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva

C-E 40 (Čierna n. Tisou-) Čop-Lvov

C-E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

(25) Turecko⁺)

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara

C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
Bandirma-Anmara

C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi-(Iran)]

C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli(Syria)-Tel Kotchet (Iraq)]
Mersin-Adana-Iskenderun

**Objekty mající důležitý význam
pro mezinárodní kombinovanou dopravu**

A. Terminály mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu

Rakousko

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

Belgie

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

Bulharsko

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

Česká a Slovenská Federativní Republika

Bratislava
Brno
České Budějovice
Cheb
Čierna n. Tisou
Děčín
Jihlava
Kolín
Košice
Lovosice
Ostrava
Plzeň
Praha Žižkov
Přerov
Žilina

Dánsko

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

Finsko

Helsinki-Pasila

Francie

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

Německo

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin-Frankfurter Allee
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HBGF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF

Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langfeld

Řecko

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

Maďarsko

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

Irsko

Dublin-North Wall

Itálie

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Brindisi
Busto-Arsizio
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli-Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P. N.
Pomezia-S. P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q. E.

Lucembursko

Bettembourg

Nizozemí

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

Norsko

Oslo-Alnabru

Polsko

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

Portugalsko

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

Rumunsko

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

Španělsko

Algeciras
Barcelona
Irun
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia (-Silla)

Švédsko

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Arsta

Švýcarsko

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

Turecko

Bandirma
Derince
Iskenderum
Istanbul

Mersin
Samsun

Svaz sovětských socialistických republik

Brest
Cop
Kiev
Moskva-Lvov

Spojené království

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

Jugoslávie

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Pohraniční přechody mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu¹⁾

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irun (RENFE) – Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)
Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Dunkerque (SNCF)
– Oostende (SNCB)
Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)
Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
Bâle (SNCF) – Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
Apach (SNCF) – Perl (DB)
Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) – Erquelines (SNCB)
Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)
Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
Bad Bentheim (DB/NS)
Montzen (SNCB) – Aachen (DB)
Sterpenich (SNCB) – Kleinbettingen (CFL)
Basel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) – Rodby (DSB)
Schirnding (DB) – Cheb (ČSD)
Passau (DB/OBB)
Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)
Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)
Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) – Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – Swinoujscie (PKP)
Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) – Travemünde (DB)
Gedser (DSB) – Rostock (DR)
Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (OBB) – Sentily (JZ)
Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)
Bernhardthal (OBB) – Břeclav (ČSD)
Summerau (OBB) – Horní Dvořiště (ČSD)
Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) – Děčín (ČSD)
Terespol (PKP) – Brest (SZD)
Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
Zebrzydovice (PKP) – Petrovice (ČSD)
Zawidow (PKP) – Frýdlant (ČSD)
Medzylesie (PKP) – Lichkov (ČSD)
Čierna (ČSD) – Čop (SZD)
Komárno (ČSD) – Komarom (MAV)

¹⁾ Po názvu každého pohraničního přechodu v závorkách se uvádí příslušná železniční správa, které tato stanice podléhá. Pokud je uvedena pouze jedna stanice, pak to znamená, že je společně používána oběma železničními správami.

Štúrovo (ČSD) – Szob (MAV)
Rajka (MAV) – Rusovce (ČSD)

Murakearesztur (MAV) – Kotoriba (JZ)
Gyékenyes (MAV) – Botovo (JZ)
Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
Zahony (MAV) – Cop (SZD)
Lökösháza (MAV) – Curtici (CFR)

Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)
Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
Iasy (CFR) – Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
Svilegrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)
Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
Turku (VR) – Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

C. Stanice změny rozchodu mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu*)

Irun	– Hendaye	(Španělsko – Francie)
Port Bou	– Cerbere	(Španělsko – Francie)
Hanko		(Finsko)
Terespol	– Brest	(Polsko – SSSR)
Przemysl	– Mostiska	(Polsko – SSSR)
Čierna	– Čop	(ČSFR – SSSR)
Zahony	– Čop	(Maďarsko – SSSR)
Iasi	– Ungeny	(Rumunsko – SSSR)

Poznámka: Stanice změny rozchodu jsou rovněž pohraničními přechodovými stanicemi.

D. Trajektové linky/přístavy spadající do sítě mezinárodní kombinované dopravy

Holyhead	– Dublin	(Velká Británie – Irsko)
Calais	– Dover	(Francie – Velká Británie)
Oostende	– Dover	(Belgie – Velká Británie)
Dunkerque	– Dover	(Francie – Velká Británie)
Stanrear	– Larne	(Velká Británie)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgie – Velká Británie)
Zeebrugge	– Dover	(Belgie – Velká Británie)
Puttgarden	– Rodby	(Německo – Dánsko)
Kobenhavn	– Helsingborg	(Dánsko – Švédsko)
Lübeck- -Travemünde	– Hanko	(Německo – Finsko)
Gedser	– Rostock (Warnemünde)	(Dánsko – Německo)
Göteborg	– Frederikshavn	(Švédsko – Dánsko)
Trelleborg	– Sassnitz	(Švédsko – Německo)
Malmö	– Travemünde	(Švédsko – Německo)
Ystad	– Swinoujscie	(Švédsko – Polsko)
Helsinki	– Gdynia	(Finsko – Polsko)
Helsinki	– Stockholm	(Finsko – Švédsko)
Turku	– Stockholm	(Finsko – Švédsko)
Samsun	– Constanta	(Turecko – Rumunsko)
Mersin	– Venezia	(Turecko – Itálie)

Poznámka: Trajektové linky jsou rovněž pohraničními přechody s výjimkou linky Stanrear – Larne.

*) Jestliže výměna náprav nebo překládka nákladových jednotek na vagony určené pro jiné železniční koleje probíhá jen v jedné stanici, je tato stanice zvýrazněna.

Technické charakteristiky sítě nejdůležitějších tratí
mezinárodní dopravy

Předběžné poznámky

Parametry jsou uvedeny v tabulce, která se uvádí níže. Hodnoty uvedené ve sloupci A tabulky je třeba brát jako důležité cíle, jichž musí být dosaženo v souladu s národními plány rozvoje železnic. Jakékoliv odchylky od těchto hodnot je třeba považovat za výjimku.

Tratě jsou rozděleny do dvou základních kategorií:

a) **existující** tratě, které v případě nutnosti mohou

být modernizovány; často jen těžko, jindy vůbec nelze změnit např. jejich geometrické charakteristiky, proto požadavky na tyto tratě musí být méně přísné;

b) **nové** tratě, které se budou stavět.

Analogicky mezi údaje uvedené v níže uvedené tabulce musí být rovněž v odpovídajících případech zahrnuty tražektové služby, jež jsou nedílnou součástí železniční sítě.

Parametry infrastruktury sítě nejdůležitějších tratí mezinárodní kombinované dopravy

		A	B
		Existující tratě, které odpovídají požadavkům na infrastrukturu, a tratě, které je třeba modernizovat nebo rekonstruovat	Nové tratě
		současné ukazatele	cílové hodnoty
1. Počet kolejí			2
2. Ložná míra vozidel			UIC C1 ²⁾
3. Minimální vzdálenost mezi osami kolejí ¹⁾			4,2 m
4. Minimální traťová rychlost	100 km/h ³⁾		120 km/h ³⁾
5. Dovolená hmotnost na nápravu vagonů: ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
	≤ 120 km/h	20 t	20 t
6. Maximální sklon ¹⁾		není stanoven	18,5 %
7. Minimální užitečná délka staničních kolejí	600 m	700 m	750 m

¹⁾ Nemají bezprostřední vztah ke kombinované dopravě, ale jsou doporučeny pro efektivní mezinárodní kombinovanou dopravu.
²⁾ UIC – Mezinárodní železniční unie.
³⁾ Minimální standardy pro vlaky kombinované dopravy (viz příl. IV).

Vysvětlivky k parametrům uvedeným v předcházející tabulce

1. Počet kolejí

Tratě mezinárodní kombinované dopravy musí mít vysokou propustnost a umožňovat přísné dodržování grafikonů dopravy.

V podstatě lze tyto dva požadavky dodržet pouze na tratích, kde jsou nejméně dvě koleje.

2. Ložná míra

Jedná se o minimální průjezdný průřez pro tratě mezinárodní kombinované dopravy.

Používání velkých průjezdných průřezů na nových tratích zpravidla nevyžaduje velké investice, proto byla zvolena ložná míra UIC „C1“.

Průjezdný průřez C1 umožňuje např.:

- dopravu nákladních automobilů a silničních jízdních souprav (nákladní automobily s přívěsy, jízdní soupravy, tahače a návěsy) odpovídající evropskému silničnímu průjezdnému průřezu (výška 4 m a šířka 2,5 m), na speciálních vagonech, jejichž ložná plocha je 60 cm nad temenem koleje;
- dopravu obyčejných silničních návěsů šíře 2,5 m, výšky 4 m na kapsových vagonech vybavených obyčejnými podvozky;
- dopravu kontejnerů ISO šířky 2,44 m a výšky 2,9 m na obyčejných plošinových vagonech;
- dopravu výměnných nástaveb šířky 2,5 m na obyčejných plošinových vagonech;
- dopravu kontejnerů (výměnných nástaveb) šířky 2,6 m a výšky 2,9 m na odpovídajících vagonech.

Na existujících tratích probíhajících horskými oblastmi (např. Pyreneje, Centrální masiv, Alpy, Jura, Apeniny, Karpaty) jsou četné tunely, které mají průjezdný průřez odpovídající průřezům technických nákladových jednotek nebo poněkud větší, než je výška v ose tratě. Prakticky ve všech případech jejich zvětšení na průřez UIC C1 není z ekonomického a finančního hlediska možné. Proto pro existující tratě byl zvolen průřez UIC B, který umožňuje např.:

- dopravu kontejnerů ISO šířky 2,44 a výšky 2,9 na plošinových kontejnerových vagonech, je-

žichž ložná plocha je ve výšce 1,18 m nad temenem kolejnice;

- dopravu výměnných nástaveb šířky 2,5 m a výšky 2,6 m na obyčejných plošinových vagonech (ložná plocha je ve výšce 1,246 m);
- dopravu návěsů na speciálních kapsových vagonech;
- dopravu kontejnerů/výměnných nástaveb šířky 2,6 m a výšky 2,9 m speciálními velmi nízkými vagony.

Většina existujících tratí mezinárodní kombinované dopravy má alespoň průjezdný průřez UIC „B“. Zajištění takového průjezdného průřezu na těch tratích, které neodpovídají tomuto standardu, zpravidla nevyžaduje větší investice.

4. Minimální traťová rychlost

Minimální traťová rychlost určuje výběr geometrických charakteristik trasy (poloměr zatáček a oblouků), bezpečnostních zařízení (brzdná dráha) a koeficientů brzdění vozidla.

5. Dovolená hmotnost na nápravu

Je to nejvýše dovolená hmotnost na nápravu, která je dovolena na trati mezinárodní kombinované dopravy.

Tratě mezinárodní kombinované dopravy musí vydržet pohyb nejmodernějších současných a budoucích vozidel, zejména:

- vagonů s hmotností na nápravu 20 t, což odpovídá hmotnosti třídy C UIC; na základě nedávných rozhodnutí UIC je přijata hmotnost na nápravu 22,5 t při rychlosti do 100 km/hod. Pravidla UIC stanoví omezení hmotnosti na nápravu do 20 t při rychlosti 120 km/hod.

V souladu s pravidly UIC jsou uvedené hmotnosti na nápravu přípustné při průměru kol alespoň 840 mm.

7. Minimální užitná délka staničních kolejí

Minimální užitná délka staničních kolejí na tratích mezinárodní kombinované dopravy má význam jen pro vlaky kombinované dopravy (příloha IV).

Efektivní parametry vlaků a minimální standardy infrastruktury**A. Požadavky kladené na efektivní služby mezinárodní kombinované dopravy**

1. V zájmu zajištění efektivnosti a rychlosti dopravy na dopravních trasách podmíněných současnými metodami výroby a distribuce zboží musí služby mezinárodní kombinované dopravy odpovídat zejména těmto požadavkům:

- odjezd/příjezd v souladu s požadavky zákazníků (zejména stanovení pozdější doby ukončení nakládky a dřívejší doby předání nákladů), provádění pravidelných přeprav;
- krátké trvání dopravy od dveří ke dveřím, vysoká přesnost při dodržování jízdního řádu, zaručené termíny dodávky;
- spolehlivé a včasné informace o dopravních procedurách, jednoduchá dokumentace, malé riziko vzniku škody;
- schopnost přepravy kontejnerů všech standardních typů, jakož i všech nákladových jednotek, které mohou být převáženy automobilovou dopravou v mezinárodním styku v Evropě. V souvislosti s tím je třeba brát v úvahu tendence v oblasti vývoje hmotnosti a rozměrů nákladových jednotek, jež lze očekávat.

2. Tyto požadavky musí být uspokojovány pomocí:

- zvyšování rychlosti dopravy (od místa odeslání do místa určení s přihlédnutím ke všem zastávkám), která musí odpovídat nebo být vyšší než rychlost dopravy automobilovou dopravou z domu do domu;
- využívání mimopracovních hodin adresátů příjemců nákladu (např. doprava v noci) tak, aby zboží bylo možno předávat v ranních hodinách podle přání zákazníků;
- vhodným a odpovídajícím vybavením a dostatečnou kapacitou infrastruktury (např. s adekvátními ložnými rozměry nákladu);
- podle možnosti využívání přímých vlaků (tj. vyloučení nebo snížení na minimum překládání zásilek na jiné vlaky během přepravy);
- přijetí organizačních opatření ke zdokonalování dopravy lepším využíváním moderních telekomunikačních systémů.

3. Pro splnění a dodržení výše uvedených požadavků

vlaků a infrastruktura musí zajistit odpovídající úroveň efektivnosti, tj. musí odpovídat některým minimálním normám, které v daném směru přepravy musí být dodržovány všemi příslušnými zainteresovanými orgány.

4. Níže uváděné parametry a normy jsou stanoveny zejména pro tratě s velkým objemem mezinárodní dopravy, tj. pro směry, kde se uskutečňuje pravidelná přeprava přímými vlaky nebo alespoň ve velkých skupinách vagonů. Přepravy jednotlivých vagonů nebo specializovaných zásilek by bylo možno tak jako dříve provádět obvyklými nákladními vlaky, pokud to odpovídá požadavkům zákazníků a příslušných železnic.

B. Provozní charakteristiky vlaků

5. Vlaky, používané pro mezinárodní kombinovanou dopravu, musí odpovídat těmto minimálním požadavkům:

	Současné	Cílové hodnoty*)
Minim. stanovená rychlost	100 km/h	120 km/h
Délka vlaku	600 m	750 m
Hmotnost vlaku	1200 t	1500 t
Nápravový tlak (vagony)	20 t	20 t (22,5 t při rychlosti 100 km/h)

Pokud není možno tvořit přímé vlaky, pak vlaky musí podle možnosti sestávat jen z nevelkého počtu skupin vozů, přičemž vagony každé skupiny musí směřovat do stejné stanice určení. Podle možnosti je rovněž třeba vyloučit zastávky v průběhu cesty z provozních důvodů nebo z důvodu pohraniční kontroly.

6. Vozidlový park musí odpovídat výše uvedeným standardům rychlosti a hmotnosti na nápravu a zajišťovat možnost přepravy všech nákladových jednotek s ohledem na jejich hmotnosti.

7. Vlaky kombinované dopravy musí být považovány za vlaky s maximální předností. Grafikon jejich jízdy musí být sestavován tak, aby odpovídal požadavkům zákazníků na spolehlivost a pravidelnost přepravy.

*) Těchto hodnot je třeba dosáhnout přibližně v roce 2000. Nevylučují dříve dosažené vyšší standardy, pokud tyto nepřekážejí v rozvoji mezinárodní kombinované dopravy.

C. Minimální standardy pro železniční tratě

8. Denní propustnost železničních tratí určených pro kombinovanou dopravu musí být dostatečná, aby se předešlo prostojům vlaků používaných pro kombinovanou dopravu. Tyto vlaky nesmí mít zpoždění ani v mimopracovní době.
9. Pro zdokonalování železničních tratí budou použity parametry uvedené v příloze III.

D. Minimální standardy pro terminály

10. V zájmu efektivnosti zpracování zásilek na terminálech musí být dodržovány tyto požadavky:
- a) zajištění minimálního časového rozdílu mezi mezní dobou převzetí nákladu a odesláním vagonů, jakož i mezi příjezdem vlaků a připraveností vagonů k vykládce; tato doba by neměla překročit 1 hodinu, pokud požadavky zákazníků na mezní dobu převzetí nebo předání nákladu nemohou být uspokojeny jinými prostředky.
 - b) Minimalizace prostojů (maxim. 20 min.) silničních prostředků zajišťujících svoz nebo rozvoz nákladových jednotek.
 - c) Umístění terminálu je třeba vybírat tak, aby:
 - k němu byl rychlý a snadný přístup po silnicích od ekonomických center;
 - v rámci železniční sítě měl dobré spojení s hlavními železničními tahy a aby byla umožněna přeprava skupin vozů rychlými nákladními vlaky kombinované dopravy.
11. Níže uvedené minimální standardy pro mezilehlé stanice platí rovněž pro terminály.

E. Minimální standardy pro mezilehlé stanice

12. Zastávky vlaků kombinované dopravy na cestě z technických nebo provozních důvodů, například ve stanicích výměny skupiny vagonů nebo změně rozchodu kolejí, je třeba současně využít pro práci, která by jinak vyžadovala dodatečné zastávky (tj. pro pohraniční kontrolu, výměnu lokomotivy). Infrastruktura takových mezilehlých stanic musí odpovídat těmto požadavkům:
- zaústěné tratě musí mít dostatečnou denní kapacitu, aby se zamezilo zdržování vlaků pro mezinárodní kombinovanou dopravu;
 - vjezdy na tratě a výjezdy z nich musí umožňovat vjezd a výjezd vlaků v obou směrech bez zdržování. Jejich propustnost musí být dostatečná k tomu, aby se přijíždějící nebo odjíždějící vlaky mezinárodní kombinované dopravy nezdržovaly;
 - uspořádání stanic musí umožňovat dostatečnou propustnost pro uskutečnění konkrétní práce ve stanici, což se zejména týká vjezdových/odjezdových a tranzitních kolejí a kole-

jových skupin pro řadění zátěže a kolejí pro změnu rozchodu vozidel;

- průjezdný průřez výše uvedených kolejí musí odpovídat ložné míře povolené na dotčené trati (UIC „B“, UIC „C1“);
- délka koleje musí být dostatečná pro přijetí vlaků kombinované dopravy;
- v případě používání elektrické trakce musí být koleje přístupné pro elektrické lokomotivy (v pohraničních stanicích pro elektrické lokomotivy příslušné přilehlé tratě);
- kapacity na překládání, výměnu skupin vagonů, změnu rozchodu, jakož i prostředky provádění pohraniční kontroly musí zaručovat, že délka nutných zastávek bude co nejkratší.

a) Stanice výměny skupin vagonů

13. Kombinovaná doprava mezi stanicemi odeslání a určení se musí podle možnosti provádět přímými vlaky. V případě, pokud to není ekonomicky účelné vzhledem k malému objemu zásilek a pokud v takovém případě je překládání kombinovaných zásilek nevyhnutelné, je třeba používat alespoň skupin vagonů. Délka zastávek pro uskutečnění těchto operací by neměla přesáhnout 30 min. v každém jednotlivém případě. Tohoto by bylo možno dosáhnout odpovídajícím sestavováním vlaků (které by měly jet co nejdál a podle možnosti přejíždět hranice) spolu s adekvátní infrastrukturou stanic výměny skupin vagonů.

b) Pohraniční přechody

14. Vlaky kombinované dopravy musí podle možnosti projíždět po celé délce trasy s přejížděním hranic až do stanice, kde je třeba uskutečnit výměnu skupin vagonů nebo do konečného místa určení bez zastávek. Zastávky na hranicích by měly být podle možnosti vyloučeny, a pokud jsou nutné, pak jejich délka by měla být nepatrná (maxim. 30 min.). Toho lze dosáhnout:
- vyloučením práce obvykle prováděné na hranicích, a když to není možné, vykonáním této práce na vnitrostátních místech, kde vlaky musí zastavovat v každém případě z technických anebo administrativních důvodů;
 - uskutečněním pouze jedné zastávky nebo vůbec žádné ve společných pohraničních stanicích.

c) Stanice pro změnu rozchodu

15. Pro uspokojování budoucích potřeb je třeba vypracovat procedury efektivní z časových hledisek i z hlediska nákladů. Při překládání nákladových jednotek na vagony jiného rozchodu koleje je třeba rovněž uplatňovat výše uvedené požadavky na překládku v terminálech. Délka trvání

zastávek v těchto stanicích pro změnu rozchodu musí být co nejmenší. Kapacita změny rozchodu nebo překládání musí být dostatečná k zajištění krátkých zastávek.

d) Trajektové spoje/přístavy

16. Dopravní služby musí odpovídat službám nabízeným trajekty. Délka zastávek v přístavech pro zásilky v kombinované dopravě musí být co nejkratší (podle možnosti ne delší než 1 hodinu). Kromě vytvoření odpovídající infrastruktury stanic v trajektových přístavech a odpovídajících trajektových lodí (viz dále bod 17) lze dosáhnout těmito opatřeními:

- uplatněním požadavků zmíněných v bodě 14 na nezbytná opatření pohraniční kontroly;
- sladěním grafikonů jízdy trajektů a po železnici a včasným poskytováním informací v zájmu urychlení nakládky lodí nebo sestavování vlaků.

17. Trajektové lodě používané pro kombinovanou dopravu musí odpovídat těmto požadavkům:

- velikost a typy lodí musí odpovídat převážným nákladovým jednotkám a vagonům;
- provádění rychlé nakládky a vykládky trajektových lodí, jakož i ukládání nákladových jednotek/vagonů v souladu s požadavky následné přepravy po železnici (v případě nutnosti oddělení kombinované dopravy od osobní nebo silniční dopravy);
- jestliže v průběhu přepravy nákladové jednotky zůstávají ve vagonech, musí být trajektové lodě snadno přístupné, přičemž je třeba vyloučit nutnost provádění seřaďovacích operací vyžadujících velkou spotřebu času. Průjezdny průřez, nápravový tlak atd. musí odpovídat parametrům tratě popsáním v příloze III;
- pokud je překládání nákladových jednotek třeba provádět bez vagonů, pak pro případné uskutečnění nezbytné silniční dopravy mezi trajektovými terminály a železničními terminály musí být charakteristické krátké vzdálenosti a dobré silniční spojení.

Vydává a tiskne: Ministerstvo vnitra, odbor vydavatelství a tisku, Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 00 Praha 415, telefon (02) 792 70 11, fax (02) 795 26 03 - **Redakce:** Nad štolou 3, pošt. schr. 21/SB, 170 34 Praha 7 - Holešovice, telefon: (02) 37 69 71 a 37 88 77, fax (02) 37 88 77 - **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků - SEVT, a. s., Pod plynojemem 93, 180 00 Praha 8, telefon (02) 663 100 71 l. 154-159, fax (02) 683 19 86. Objednávky do zahraničí (mimo Slovenské republiky) vyřizuje ARTIA-PEGAS PRESS, s. r. o., Národní 25, 111 21 Praha 1, telefon (02) 26 20 81, fax (02) 242 278 72. Objednávky v Slovenskej republike prijíma a titul distribuuje Magnet Press Slovakia, s. r. o., Grösslingova 62, 811 09 Bratislava, telefón (07) 32 30 56, kl. 54, tel./fax (07) 36 13 90 - **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce zákonů. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha činí 1300,- Kč) - Vychází podle potřeby.

Distribuce: předplatné, jednotlivé částky na objednávku i za hotové - SEVT, a. s., Pod plynojemem 93, 180 00 Praha 8, telefon (02) 663 100 71, l. 154-159; drobný prodej v prodejnách SEVT, a. s., - Praha 1, Tržiště 9, tel. (02) 245 105 14, l. 316 - Praha 4, Jihlavská 405, tel. (02) 692 82 87 - Karlovy Vary, Sokolovská 53, tel. (017) 460 72 - Brno, Česká 14, tel. (05) 422 139 62 - Ostrava, Dr. Šmerala 27, tel. (069) 22 63 42 a ve vybraných knihkupectvích. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány předplatitelům neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. Lhůta pro uplatnění reklamaci je stanovena na 15 dnů od data rozeslání, po této lhůtě jsou reklamace vyřizovány jako běžné objednávky za úhradu. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnícká osoba), rodné číslo bez lomítka (fyzická osoba) a kmenové číslo předplatitele. **Podávání novinových zásilek** povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1173/93 ze dne 9. dubna 1993. Podávání novinových zásilek v Slovenskej republike povolené RPP Bratislava, pošta 12, č. j. 443/94 zo dňa 27. 11. 1994.