Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B**

NARIADENIE RADY (EHS) č. 1017/68

z 19. júla 1968

o uplatňovaní pravidiel súťaže na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu

(UL L 175 , 23.7.1968, str. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002	L 1	1	4.1.2003

Zmenené a doplnené:

►**A1**	Akt o pristúpení Dánska, Írska a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Akt o pristúpení Grécka	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Akt o pristúpení Rakúska, Švédska a Fínska	C 241	21	29.8.1994
►**A4**	Akt o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia	L 236	17	23.9.2003

▼B

NARIADENIE RADY (EHS) č. 1017/68

z 19. júla 1968

o uplatňovaní pravidiel súťaže na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu

RADA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, najmä na jej články 75 a 87,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Zhromaždenia ([1]),

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ([2]),

keďže nariadenie Rady č. 141 ([3]) vynímajúce dopravu z uplatňovania nariadenia č. 17 ([4]) stanovuje, že nariadenie č. 17 sa nevzťahuje na dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy v odvetví dopravy, ktorých cieľom je stanovenie cien a podmienok dopravy, obmedzovanie alebo kontrola poskytovania dopravy, alebo rozdeľovania dopravných trhov, ani na dominantné postavenie na dopravnom trhu podľa článku 86 zmluvy;

keďže pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu stanovuje nariadenie č. 1002/67/EHS ([5]), že takáto výnimka nepotrvá dlhšie než do 30. júna 1968;

keďže vytvorenie pravidiel hospodárskej súťaže pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu je súčasťou spoločnej dopravnej politiky a všeobecnej hospodárskej politiky;

keďže, keď sa vytvárajú pravidlá pre tieto sektory, treba brať do úvahy odlišné črty dopravy;

keďže vzhľadom na to, že pravidlá súťaže pre dopravu sa odkláňajú od všeobecných pravidiel hospodárskej súťaže, musí byť podniky umožnené, aby vedeli, aké pravidlá platia v každom jednotlivom prípade;

keďže pri zavádzaní systémových pravidiel hospodárskej súťaže pre dopravu je potrebné, aby takéto pravidlá boli rovnako uplatňované na spoločné financovanie alebo nadobudnutie dopravných zariadení pre spoločné používanie určitými skupinami podnikov, a tiež pre určité prevádzky, ktoré súvisia so železničnou, cestnou a riečnou dopravou, poskytovateľov doplnkových služieb pre dopravu;

keďže na zabezpečenie toho, aby obchod medzi členskými štátmi nebol ovplyvnený, alebo aby hospodárska súťaž v rámci spoločného trhu nebola skreslená, je potrebné v princípe zakázať pre tieto vyššie uvedené tri druhy dopravy všetky dohody medzi podnikmi rozhodnutia združení podnikov, zosúladené postupy medzi podnikmi a všetky prípady zneužívania dominantného postavenia v rámci spoločného trhu, ktoré by mohli mať takýto účinok;

keďže určité druhy dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov v odvetví dopravy, ktorých cieľom a účinkom je len využitie technických zlepšení alebo dosiahnutie technickej spolupráce, môžu byť vyňaté zo zákazu obmedzujúcich dohôd, pretože prispievajú k zvýšeniu produktivity; keďže na základe skúseností z uplatňovania tohto nariadenia Rada na návrh Komisie môže zmeniť a doplniť zoznam týchto druhov dohôd;

keďže, aby zlepšenie mohlo byť podporené v niekedy príliš členitej štruktúre priemyslu cestného a vnútrozemsko-vodného odvetvia, mali by byť tiež vyňaté zo zákazu obmedzujúcich dohôd tie dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy, ktoré zabezpečujú vytvorenie a prevádzkovanie skupín podnikov v týchto dvoch sektoroch dopravy, ktorých cieľom je prevádzkovanie dopravných prevádzok, vrátane spoločného financo-

([1]) Ú. v. ES 205, 11.12.1964, s. 3505/64.
([2]) Ú. v. ES 103, 12.6.1965, s. 1792/65.
([3]) Ú. v. ES 124, 28.11.1962, s. 2751/62.
([4]) Ú. v. ES 13, 21.2.1962, s. 204/62.
([5]) Ú. v. ES 306, 16.12.1967, s. 1.

▼B

vania alebo získania dopravných zariadení pre spoločné prevádzkovanie služieb; keďže takáto celková výnimka môže byť poskytnutá len za podmienky, že celková kapacita skupiny neprekročí stanovené maximum, a že samostatná kapacita patriacich do skupiny neprekročí určité stanovené limity, aby bolo zabezpečené, že žiadny podnik nebude môcť mať dominantné postavenie v rámci skupiny; keďže však Komisia musí mať právomoc zasiahnuť ak, v osobitných prípadoch, by takéto dohody mali účinky, ktoré nie sú zlučiteľné s podmienkami, podľa ktorých sa obmedzujúca dohoda môže považovať za prípustnú a bola by zneužitím výnimky; keďže skutočnosť, že skupina má celkovú kapacitu väčšiu, ako je stanovené maximum, alebo nemôže žiadať celkovú výnimku vzhľadom na jednotlivé kapacity podnikov patriacich ku skupine, nevylučuje, aby skupina v súlade s právom prijala dohodu, rozhodnutie alebo zosúladený postup, ak splní podmienky stanovené v tomto nariadení;

keďže tam, kde dohoda, rozhodnutie alebo zosúladený postup prispieva k zlepšeniu kvality služieb v doprave alebo k podpore lepšej kontinuity a stability pri uspokojovaní potrieb na dopravných trhoch, kde ponuka a dopyt môžu byť predmetom značných dočasných výkyvov, alebo prispievajú k zvýšeniu produktivity podnikov, alebo k rozšíreniu technického alebo hospodárskeho pokroku, musí byť umožnené, aby bol zákaz vyhlásený za nepoužiteľný vždy však za podmienky že tieto dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy primerane zohľadnia záujmy užívateľov dopravy, nestanovia príslušným podnikom obmedzenia, ktoré nie sú nevyhnutné pre dosiahnutie vyššie uvedených cieľov a neumožňujú týmto podnikom vylúčiť hospodársku súťaž vo vzťahu k podstatnej časti daných výrobkov so zohľadnením hospodárskej súťaže s inými druhmi dopravy;

keďže je potrebné dovtedy, kým Rada konajúca v súlade so spoločnou dopravnou politikou nezavedie príslušné opatrenia na zabezpečenie stabilného dopravného trhu a za predpokladu, že Rada zistila krízový stav, povoliť pre daný trh také dohody, ktoré sú potrebné na zníženie narušenia vyplývajúceho zo štruktúry dopravného trhu;

keďže čo sa týka železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy je potrebné, aby členské štáty ani neponechali v platnosti, ani nezavádzali opatrenia, ktoré sú nezlučiteľné s týmto nariadením, týkajúce sa verejnoprávnych podnikov alebo podnikov, ktorým sa priznávajú osobitné alebo výlučné práva; keďže je tiež želateľné, aby podniky poverené prevádzkovaním služieb všeobecnej hospodárskej dôležitosti podliehali ustanoveniam tohto nariadenia do tej miery, aby ich uplatňovanie nebránilo, právne alebo fakticky, plneniu určitých im pridelených zvláštnych úloh vždy za podmienky, že rozvoj obchodu nebude týmto ovplyvnený do takej miery, aby to bolo v rozpore so záujmami spoločenstva; keďže Komisia musí mať právomoc sledovať, či tieto princípy sú uplatňované a adresovať na tento účel členským štátom vhodné smernice alebo rozhodnutia;

keďže podrobné pravidlá uplatňovania základných princípov tohto nariadenia musia byť vytvorené tak, aby zabezpečovali účinný dohľad, pričom by zjednodušili administratívu na najnižšiu možnú mieru tak, aby zároveň spĺňali potreby podnikov z pohľadu ich právnej istoty;

keďže je v prvom rade na samotných podnikoch, aby posúdili, či prevažujú účinky ich dohôd, rozhodnutí alebo zosúladených postupov, ktoré obmedzujú súťaž alebo ekonomické výhody akceptovateľné ako opodstatnenie pre takéto obmedzenie a náležito rozhodli, na svoju vlastnú zodpovednosť, či sú takéto dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy prípustné alebo nie;

keďže, z toho dôvodu by mali mať podniky možnosť uzatvárať alebo plniť dohody bez toho, aby ich oznamovali; keďže stavia takéto dohody do rizika, že budú so spätným účinkom vyhlásené za neplatné, mali by byť preskúmané na základe sťažnosti alebo z vlastného podnetu Komisie, avšak týmto nie je dotknutá možnosť ich vyhlásenia za neplatné so spätným účinkom, dokonca aj v prípade takéhoto následného preskúmania;

▼B

keďže však podniky môžu, v určitých prípadoch, požiadať o pomoc príslušné orgány, aby zabezpečili, aby ich dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy boli v súlade s platnými predpismi; keďže na tento účel by mal byť pre podniky dostupný postup, podľa ktorého môžu predložiť Komisii žiadosti, pričom zhrnutie každej takejto žiadosti je uverejňované v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*, čím sa umožňuje všetkým dotknutým tretím osobám predložiť svoje pripomienky k predmetným dohodám; keďže v prípade, že žiadny členský štát alebo dotknutá strana nepodá sťažnosť, a pokiaľ Komisia neoznámi žiadateľom, v rámci stanovenej lehoty, že existujú vážne pochybnosti o prípustnosti takejto dohody, táto dohoda sa považuje za vyňatú zo zákazu na dobu, ktorú už uplynula a na ďalšie tri roky;

keďže s ohľadom na výnimočnú povahu dohôd potrebných na zníženie narušení vyplývajúcich zo štruktúry dopravného trhu, ak už Rada zistila, že existuje krízový stav, podniky, ktoré chcú získať povolenie na takúto dohodu, mali by toto oznámiť Komisii; keďže povolenie Komisie by malo mať účinnosť len od dátumu, keď bolo rozhodnuté o jeho udelení; keďže doba platnosti takéhoto povolenia by nemala presiahnuť tri roky, odkedy Radazistila krízový stav; keďže obnovenie rozhodnutia by malo závisieť od obnovenia zistenia krízového stavu Radou; keďže v každom prípade, povolenie by malo prestať platiť najneskôr do šiestich mesiacov odvtedy, ako Rada zavedie vhodné opatrenia na zabezpečenie stability na tom dopravnom trhu, ktorého sa dohoda týka;

keďže na zabezpečenie jednotného uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže v rámci spoločného dopravného trhu musia byť stanovené pravidlá, na základe ktorých Komisia, konajúca v úzkej a neustálej súčinnosti s príslušnými orgánmi členských štátov, môže prijať opatrenia potrebné na uplatnenie takýchto pravidiel hospodárskej súťaže;

keďže na tento účel Komisia musí spolupracovať s príslušnými orgánmi členských štátov a byť splnomocnená v rámci spoločného trhu požadovať také informácie a vykonávať také šetrenia, aby odhalila všetky dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy zakázané podľa tohto nariadenia alebo zneužívania dominantného postavenia, ktoré sú podľa tohto nariadenia zakázané;

keďže, ak pri uplatňovaní nariadenia na špecifický prípad dospeje členský štát k názoru, že ide o zásadnú otázku, ktorá sa týka spoločnej dopravnej politiky, potom pri takýchto otázkach by mala mať Rada možnosť tieto otázky preskúmať; keďže by malo byť možné, aby všetky všeobecné otázky, ktoré vznikli v súvislosti so zavedením politiky hospodárskej súťaže do odvetvia dopravy, boli adresované na Radu; keďže musí byť ustanovený postup, ktorý zabezpečuje, že každé rozhodnutie uplatňovania tohto nariadenia v špecifickom prípade bude prijaté Komisiou len po tom, ako Rada preskúma zásadné otázky v zmysle usmernení vypracovaných na základe tohto preskúmania;

keďže z dôvodu povinnosti zabezpečiť, aby ustanovenia tohto nariadenia boli uplatnené, musí byť Komisia splnomocnená adresovať podnikom alebo združeniam podnikov odporúčania a rozhodnutia, ktorými môže zamedziť porušenia ustanovení tohto nariadenia zakazujúce určité dohody, rozhodnutia alebo postupy;

keďže dodržiavanie zákazov uvedených v tomto nariadení a plnenie záväzkov uložených podnikom alebo združeniam podnikov podľa tohto nariadenia musí byť vynutiteľné formou pokút a periodických sankcií;

keďže príslušným podnikom musí byť udelené právo byť Komisiou vypočutý, tretím osobám, ktorých záujmy by mohli byť rozhodnutím zasiahnuté, sa musí tiež poskytnúť príležitosť predložiť vopred pripomienky a musí byť zabezpečené široké uverejnenie prijatých rozhodnutí;

keďže je potrebné podľa článku 172 udeliť Súdnemu dvoru neobmedzenú súdnu právomoc nad rozhodnutiami, ktorými Komisia ukladá pokuty alebo opakujúce sa platby penále;

keďže v súvislosti s dohodami, rozhodnutiami a zosúladenými postupmi, ktoré existujú v deň uverejnenia tohto nariadenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*, je účelné o šesť mesiacov odložiť účinnosť zákazu uvedeného v nariadení, aby sa uľahčilo podnikom prispôsobiť svoju činnosť tak, aby boli v súlade s ustanoveniami nariadenia;

▼B

keďže na základe diskusií s tretími krajinami, ktoré podpísali Revidovanú konvenciu pre splavovanie Rýnu a v rámci vhodného časového obdobia po ukončení týchto diskusií, toto nariadenie ako celok by malo byť podľa potreby novelizované z pohľadu záväzkov, ktoré vznikli z Revidovanej konvencie pre splavovanie Rýnu;

keďže nariadenie by podľa potreby malo byť po trojročnom období zmenené a doplnené v zmysle získaných skúseností; keďže bude hlavne potrebné zvážiť, či, z pohľadu rozvoja spoločnej dopravnej politiky za toto obdobie, bude treba rozšíriť rozsah nariadenia o dohody, rozhodnutia, zosúladené postupy a prípady zneužívania dominantného postavenia, ktoré neovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Základné ustanovenie

Ustanovenia tohto nariadenia, v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, sa vzťahujú jednak na všetky dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy, ktoré majú za cieľ alebo účinok na určovanie cien a dopravných podmienok, na obmedzovanie alebo kontrolu poskytovania dopravy, rozdeľovanie dopravných trhov, využívanie technických zlepšení alebo technickej spolupráce, alebo spoločné financovanie, alebo nadobudnutie dopravných zariadení alebo príslušenstva, ktorých prevádzkovanie je priamo spojené s poskytovaním dopravných služieb a je nevyhnutné pre spoločné prevádzkovanie služieb skupinou podľa článku 4 cestných alebo vnútrozemských vodných dopravných podnikov, a jednak na zneužívanie dominantného postavenia na dopravnom trhu. Tieto ustanovenia sa tiež vzťahujú na prevádzky prevádzkovateľov pomocných dopravných služieb, ktoré majú niektoré z cieľov alebo účinkov vyššie uvedených.

▼M1

▼B

Článok 3

Výnimka pre technické dohody

1. ►M1 Zákaz článku 81 ods. 1 Zmluvy ◄ sa nevzťahuje na dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy, ktoré majú za cieľ alebo účinok používanie technických zlepšení alebo dosiahnutie technickej spolupráce prostriedkami:

a) štandardizácie vybavenia, dopravných dodávok, dopravných prostriedkov alebo pevných inštalácií;

b) výmeny alebo spoločného užívania s cieľom využitia dopravných služieb, zamestnancov, vybavenia, dopravných prostriedkov alebo pevných inštalácií;

c) organizácie a vykonávania následnej, doplnkovej, náhradnej alebo kombinovanej dopravy a stanovovania a používania celkových cien a podmienok pre takéto operácie, vrátane osobitných konkurenčných sadzieb;

d) používania pre jeden spôsob dopravy trás, ktoré sú z prevádzkového hľadiska najracionálnejšími;

e) koordinácie cestovných poriadkov pre prípojné trasy;

f) zoskupenia jednotlivých zásielok;

g) vytvorenia jednotných pravidiel, ktoré sa týkajú štruktúry sadzieb a ich podmienok použitia, pokiaľ tieto pravidlá neuvádzajú ceny a podmienky dopravy.

2. Komisia v v prípade potreby predloží Rade návrhy na rozšírenie alebo zúženie zoznamu uvedeného v odseku 1.

▼B

Článok 4

Výnimka pre skupiny malých a stredných podnikov

1. ►M1 Dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy podľa článku 81 ods. 1 Zmluvy ◄ sú vyňaté zo zákazu v tomto článku, ak ich účelom je:

— vytvorenie a prevádzkovanie skupín cestných a vnútrozemských vodných dopravných podnikov s cieľom pokračovať v dopravných aktivitách,

— spoločné financovanie alebo získanie dopravného vybavenia alebo dodávok, ak tieto prevádzky priamo súvisia s poskytovaním dopravných služieb a sú potrebné pre spoločné prevádzkovanie vyššie uvedených skupín,

vždy pod podmienkou, že celková kapacita ktorejkoľvek skupiny nepresiahne:

— 10 000 ton v prípade cestnej dopravy,

— 500 000 ton v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy.

Kapacita každého podniku zo skupiny nesmie presiahnuť 1 000 ton v prípade cestnej dopravy alebo 50 000 ton v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy.

▼M1

2. Ak vykonanie dohody, rozhodnutia alebo zosúladeného postupu podľa odseku 1 má v danom prípade účinky, ktoré sú nezlučiteľné s požiadavkami článku 81 ods. 3 Zmluvy, od podnikov alebo združení podnikov sa môže požadovať, aby takéto účinky odstránili.

▼B

Článok 13

Platnosť a zrušenie rozhodnutí o použití článku 5

▼M1

▼B

3. Komisia môže zrušiť alebo zmeniť rozhodnutie, alebo zakázať stranám určité konanie, ak:

a) nastala zmena akejkoľvek skutočnosti, ktorá bola podstatná pre prijatie rozhodnutia; alebo

b) strany porušili niektorú z povinností pripojenú k rozhodnutiu; alebo

c) rozhodnutie je založené na nesprávnych informáciách alebo bolo dosiahnuté podvodom; alebo

d) ak strany zneužijú výnimku z ustanovení článku 2, ktorá im bola priznaná rozhodnutím.

V prípadoch uvedených pod písm. b), c) alebo d) môže byť rozhodnutie zrušené so spätným účinkom.

▼M1

▼B

Článok 30

Nadobudnutie účinnosti, existujúce dohody

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. júla 1968.

▼M1

▼B

Článok 31

Preskúmanie nariadenia

1. Do šiestich mesiacov od ukončenia diskusií s tretími krajinami, ktoré podpísali Revidovanú konvenciu pre splavovanie Rýna, Rada, na návrh Komisie, vykoná zmeny a doplnky v tomto nariadení, ktoré sa preukážu ako nevyhnutné v súvislosti so záväzkami vyplývajúcimi z Revidovanej konvencie pre splavovanie Rýna.

2. Komisia predloží Rade, do 1. januára 1971, všeobecnú správu o fungovaní tohto nariadenia a do 1. júla 1971 návrh nariadenia, aby sa uskutočnili potrebné zmeny v tomto nariadení.

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