31991L0440



# SMERNICA RADY

## z 29. júla 1991

## o rozvoji železníc spoločenstva

(91/440/EHS)

RADA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

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

so zreteľom na návrh Komisie ([1]),

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu ([2]),

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ([3]),

keďže väčšia integrácia dopravného sektora spoločenstva je dôležitým prvkom medzinárodného trhu a keďže sú železnice životne dôležitou časťou dopravného sektora spoločenstva;

keďže by sa výkonnosť železničného systému mala zlepšovať, aby sa integrovala do trhovej súťaže, pričom by sa mali brať do úvahy špeciálne charakteristiky železníc;

keďže, aby železničná doprava bola výkonná a schopná súťaže v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, členské štáty musia garantovať, aby sa železničným podnikom poskytol štatút nezávislého prevádzkovateľa, správajúceho sa štandardne a prispôsobujúceho sa potrebám trhu;

keďže budúci rozvoj a efektívna činnosť železničného systému môže byť uľahčená, ak sa budú brať do úvahy rozdielne podmienky dopravných služieb a infraštruktúry; keďže na to je nevyhnutné, aby boli tieto dve činnosti oddelene riadené a mali oddelené účty;

keďže, aby mohol manažment v podmienkach silnejúcej konkurencie v železničných službách poskytnúť užívateľom viac pohodlia a lepšie služby, členské štáty by si mali ponechať zodpovednosť za rozvoj vhodnej železničnej infraštruktúry;

keďže pri absencii spoločných pravidiel prideľovania infraštrukturálnych nákladov členské štáty po porade s manažmentom infraštruktúry stanovia pravidlá platby za použitie železničnej infraštruktúry železničnými podnikmi a ich skupinami; keďže také platby musia byť v zhode s princípom nediskriminácie medzi železničnými podnikmi;

keďže členské štáty by mali zabezpečiť, aby najmä existujúce verejnoprávne železničné podniky mali riadnu finančnú štruktúru a každé finančné preskupenie, ktoré bude nevyhnutné, sa bude realizovať v zhode s príslušnými pravidlami uvedenými v zmluve;

keďže, aby sa uľahčila doprava medzi členskými štátmi, železničné podniky by mali mať možnosť zoskupovania so železničnými podnikmi usadenými v iných členských štátoch;

keďže takým medzinárodným skupinám by malo byť poskytnuté právo prístupu a tranzitu v členskom štáte podnikov, z ktorých sú zložené, ako aj tranzitné práva v iných členských štátoch, ak sa to vyžaduje pre príslušné medzinárodné služby;

keďže z hľadiska podpory kombinovanej dopravy je potrebné, aby prístup k železničnej infraštruktúre iných členských štátov bol poskytnutý železničným podnikom, ktoré sú zapojené do medzinárodnej kombinovanej prepravy tovaru;

keďže je nevyhnutné zriadiť poradný výbor, ktorý by monitoroval a pomáhal Komisii pri implementácii tejto smernice;

keďže smernica Rady 75/327/EHS z 20. mája 1975 o zlepšení situácie železničných podnikov a harmonizácii pravidiel upravujúcich finančné vzťahy medzi takými podnikmi a štátmi ([4]) by mala byť zrušená,

([1]) Ú. v. ES C 34, 14.2.1990, s. 8, a Ú. v. ES C 87, 4.4.1991, s. 7.
([2]) Ú. v. ES C 19, 28.1.1991, s. 254.
([3]) Ú. v. ES C 225, 10.9.1990, s. 27.

([4]) Ú. v. ES L 152, 12.6.1975, s. 3.

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

ODDIEL I

## Cieľ a rozsah pôsobnosti

*Článok 1*

Cieľom tejto smernice je uľahčiť železničným podnikom spoločenstva prispôsobovanie sa požiadavkám spoločného trhu a zvyšovanie výkonnosti tým, že

— sa zabezpečí nezávislosť vedenia železničných podnikov,

— správa železničnej infraštruktúry a poskytovanie železničných dopravných služieb sa oddelia, pričom oddelenie účtovnej evidencie je povinné, organizačné alebo inštitucionálne oddelenie je nepovinné,

— ozdraví sa finančná štruktúra železničných podnikov,

— medzinárodným zoskupeniam železničných podnikov, ako aj železničným podnikom poskytujúcim železničné dopravné služby v medzinárodnej kombinovanej nákladnej doprave sa zaručí právo prístupu k železničným sieťam členských štátov.

*Článok 2*

1. Táto smernica sa vzťahuje na správu železničnej infraštruktúry a na realizáciu železničných dopravných výkonov železničnými podnikmi, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov.

2. Členské štáty nemusia uplatňovať túto smernicu na železničné podniky, ktorých činnosť je obmedzená výlučne na mestskú dopravu, predmestskú dopravu alebo regionálnu dopravu.

*Článok 3*

Na účely tejto smernice:

— „železničný podnik“ znamená každý súkromný alebo verejnoprávny podnik, ktorého hlavnou činnosťou je poskytovanie železničných dopravných služieb s cieľom prepravy tovaru alebo osôb, pričom tento podnik musí v každom prípade zabezpečiť trakciu,

— „manažér infraštruktúry“ znamená každý verejnoprávny orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry, ako aj za prevádzkovanie systémov riadenia a bezpečnostných systémov,

— „železničná infraštruktúra“ znamená položky definované v prílohe I.A k nariadeniu Komisie (EHS) č. 2598/70 z 18. decembra 1970 stanovujúce obsah rôznych položiek účtovnej osnovy podľa prílohy I k nariadeniu (EHS) č. 1108/70 ([1]), pričom v poslednej zarážke časti A sa používajú len slová „služobné budovy traťovej služby“,

— „medzinárodné zoskupenie“ znamená akékoľvek združenie aspoň dvoch železničných podnikov, ktoré sú usadené v rôznych členských štátoch, s cieľom poskytovania medzinárodných dopravných služieb medzi členskými štátmi,

— „mestské a predmestské služby“ znamenajú dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb mestského centra alebo aglomerácií, ako aj dopravných potrieb medzi takým centrom alebo aglomeráciou a oblasťami, ktoré ich obklopujú,

— „regionálna doprava“ znamená dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb regiónu.

ODDIEL II

## Nezávislosť vedenia železničných podnikov

*Článok 4*

Členské štáty vykonajú potrebné opatrenia, aby železničné podniky mali, pokiaľ ide o ich vedenie a správu, ako aj vnútornú kontrolu riadenia a kontrolu hospodárskych a účtovných záležitostí, štatút nezávislosti, podľa ktorého disponujú majetkom, rozpočtom a účtovníctvom oddelenými od účtovníctva štátu.

*Článok 5*

1. Členské štáty vykonajú potrebné opatrenia, aby železničné podniky prispôsobili svoju činnosť trhu a svoje obchody, za ktoré budú zodpovedné ich riadiace orgány, mohli viesť tak, aby efektívne a primerané služby v požadovanej kvalite ponúkali za čo najnižšie možné náklady.

Železničné podniky sú spravované podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti; to platí aj pre štátom nariadené záväzky verejnoprospešnej služby, ktoré pre podnik platia, ako aj pre zmluvy o preprave na základe záväzkov verejnoprospešnej služby, ktoré podnik uzavrie s príslušnými orgánmi členských štátov.

2. Železničné podniky stanovujú plán svojej obchodnej činnosti vrátane investičných a finančných plánov. Cieľom tohto plánovania je vyrovnaná finančná štruktúra podnikov a uskutočnenie ďalších cieľov technického, obchodného a finančného vedenia podniku; stanovia tiež metódu vykonávania.

([1]) Ú. v. ES L 278, 23.12.1970, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 2116/78 (Ú. v. ES L 246, 8.9.1978, s. 7).

3. V rámci základných politických smerov určených štátom a s ohľadom na plány alebo zmluvy, vrátane finančných a investičných plánov jednotlivých štátov, môžu železničné podniky:

— spoločne s jedným alebo s viacerými železničnými podnikmi založiť medzinárodné zoskupenie,

— bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia oddielu III, určiť svoju vnútornú organizáciu,

— bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii verejnoprospešných služieb v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy kontrolovať ponuku a poskytovanie služieb a stanovovať ich ceny ([1]),

— rozhodovať o zamestnancoch, majetku a obstarávaní,

— zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky pre vrcholové riadenie,

— v oblastiach príbuzných železničnej doprave vyvíjať novú obchodnú činnosť.

ODDIEL III

## Oddelenie správy infraštruktúry od dopravných výkonov

*Článok 6*

1. Členské štáty vykonajú potrebné opatrenia, aby sa v účtovníctve oddelilo poskytovanie dopravných služieb od správy železničnej infraštruktúry. Prevod podpory z jednej oblasti do druhej nie je dovolený.

Tento zákaz sa musí prejaviť aj v účtovníctve oboch oblastí.

2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, aby sa obe tieto činnosti vykonávali v organizačne od seba oddelených úsekoch v rámci toho istého podniku alebo aby správu infraštruktúry prevzala samostatná organizácia.

*Článok 7*

1. Členské štáty prijmú opatrenia potrebné pre rozvoj železničnej infraštruktúry štátu, kde je to nutné, s ohľadom na globálne požiadavky spoločenstva.

Postarajú sa o stanovenie bezpečnostných noriem a predpisov, ako aj o kontrolu ich používania.

2. Členské štáty môžu na železničné podniky alebo iného manažéra preniesť prevádzku železničnej infraštruktúry, a najmä právomoci týkajúce sa investícií, údržby a financovania, ktoré z technického, obchodného a finančného hľadiska s touto správou súvisia.

3. Okrem toho môžu členské štáty pri dodržaní článkov 77, 92 a 93 zmluvy prideliť manažérovi infraštruktúry prostriedky primerané úlohám, hodnote a finančnej potrebe najmä nových investícií.

*Článok 8*

Manažér infraštruktúry vyberá poplatky za používanie ním prevádzkovanej infraštruktúry, ktoré musia zaplatiť železničné podniky a medzinárodné zoskupenia, ktoré túto infraštruktúru využívajú. Členské štáty určia po porade s manažérom spôsoby stanovenia týchto poplatkov.

Poplatok za používanie sa má stanoviť tak, aby sa navzájom zabránilo akejkoľvek diskriminácii, zohľadniť sa môžu najmä poskytnuté vlakové kilometre, zloženie vlaku, ako aj zvláštne požiadavky týkajúce sa rýchlosti, nápravového zaťaženia, rozsahu a doby využívania infraštruktúry.

ODDIEL IV

## Finančné ozdravenie

*Článok 9*

1. Členské štáty vytvoria spoločne so súčasnými verejnoprávnymi železničnými podnikmi vhodné mechanizmy, ktoré prispejú k tomu, aby sa zadlženosť týchto podnikov znížila do tej miery, aby neprekážala zdravému finančnému riadeniu a zlepšeniu ich finančnej situácie.

2. Členské štáty môžu na tento účel vykonať nevyhnutné opatrenia vyžadujúce vytvorenie oddeleného amortizačného účtu v účtovných oddeleniach týchto podnikov

V súvahe tohto účtu môžu byť účtované až do úplného splatenia všetky pôžičky, ktoré si podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie deficitov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry. Dlhy z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy.

([1]) Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

3. Pri poskytovaní podpory na splatenie dlhov uvedených v tomto článku dodržujú členské štáty články 77, 92 a 93 zmluvy.

ODDIEL V

## Prístup k železničnej infraštruktúre

*Článok 10*

1. Medzinárodným zoskupeniam sa udelia prístupové a tranzitné práva v tých členských štátoch, v ktorých sú usadené železničné podniky tvoriace ich súčasť, ako aj tranzitné práva v ostatných členských štátoch na realizáciu medzinárodných dopravných služieb medzi členskými štátmi, v ktorých sú usadené železničné podniky, ktoré sú súčasťou uvedených zoskupení.

2. Železničným podnikom patriacim pod článok 2 sa udelí za rovnakých podmienok právo prístupu k infraštruktúre iných členských štátov s cieľom realizácie medzinárodnej kombinovanej nákladnej dopravy.

3. Železničné podniky realizujúce medzinárodnú kombinovanú nákladnú dopravu a medzinárodné zoskupenia uzavrú s manažérmi využívanej železničnej infraštruktúry potrebné správne, technické a finančné dohody v záujme regulácie riadiacich a bezpečnostných otázok týkajúcich sa medzinárodných dopravných služieb uvedených v odsekoch 1 a 2. Podmienky takých dohôd nesmú byť diskriminačné.

ODDIEL VI

## Záverečné ustanovenia

*Článok 11*

1. Členské štáty môžu Komisii predložiť akýkoľvek problém týkajúci sa vykonávania tejto smernice. Komisia po vypočutí výboru uvedeného v odseku 2 urobí príslušné rozhodnutia.

2. Komisii pomáha poradný výbor zložený zo zástupcov členských štátov, ktorému predsedá zástupca Komisie.

Zástupca Komisie predkladá výboru návrh opatrení, ktoré sa majú prijať. Výbor doručí svoje stanovisko k návrhu v prípade potreby na základe hlasovania v rámci určitej lehoty, ktorú predsedajúci môže stanoviť podľa naliehavosti daného prípadu.

Stanovisko sa zapíše do zápisnice; okrem toho môže každý členský štát požadovať, aby sa jeho postoj zaznamenal do zápisnice.

Komisia zohľadní stanovisko výboru do tej miery, do akej je to možné. Informuje výbor o tom, do akej miery zobrala jeho stanovisko do úvahy.

*Článok 12*

Ustanovenia smernice Rady 90/531/EHS zo 17. septembra 1990 o obstarávateľskom postupe subjektov pôsobiacich v oblasti zásobovania vodou, energiou a v oblasti dopravy a telekomunikácií zostávajú nedotknuté ([1]).

*Článok 13*

Rozhodnutie 75/327/EHS sa s účinnosťou od 1. januára 1993 zrušuje.

Odkazy na zrušené rozhodnutie platia ako odkazy na túto smernicu.

*Článok 14*

Komisia predloží Rade do 1. januára 1995 správu o vykonávaní tejto smernice, prípadne spolu s príslušnými návrhmi na pokračovanie opatrení spoločenstva zameraných na rozvoj železníc, najmä v oblasti medzinárodnej dopravy.

*Článok 15*

Členské štáty prijmú po porade s Komisiou najneskôr do 1. januára 1993 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Keď členské štáty prijmú tieto opatrenia, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu alebo ich bude sprevádzať takýto odkaz pri príležitosti ich úradného uverejnenia. Metodiku týchto odkazov ustanovia členské štáty.

*Článok 16*

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 29. júla 1991

*Za Radu*

*predseda*

H. VAN DEN BROEK

([1]) Ú. v. ES L 297, 29.10.1990, s. 1.