



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 27.11.2006
KOM(2006)722 v konečném znění

2006/0241(COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a
vnitrozemských vodních cestách**

(Kodifikované znění)

(předložený Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. V souvislosti s konceptem „Evropa občanů“ přikládá Komise značnou důležitost zjednodušení a přehlednějšímu uspořádání práva Společenství, aby se stalo srozumitelnějším a přístupnějším pro řadového občana, který pak může lépe uplatňovat jednotlivá práva, které mu přiznává.

Tohoto cíle nelze dosáhnout, dokud zůstanou jednotlivá ustanovení, která byla často několikrát podstatným způsobem změněna, roztroušena jak v původním předpisu, tak v pozdějších novelách. Je nutno proto vynaložit notné úsilí při vyhledávání a porovnávání jednotlivých předpisů, aby bylo lze nalézt právě platná ustanovení.

Z tohoto důvodu je rovněž kodifikace často měněné právní úpravy nutná pro zachování její srozumitelnosti a průhlednosti.

2. Komise proto svým rozhodnutím ze dne 1. dubna 1987¹ uložila svým útvarům, aby přistoupily ke kodifikaci jakéhokoli právního aktu neipozději po jeho desáté změně, přičemž zdůraznila, že se jedná o minimální pravidlo a jednotlivé útvary by se měly v zájmu srozumitelnosti a přehlednosti předpisů Společenství snažit kodifikovat akty, za něž nesou odpovědnost, i v kratších intervalech.
3. Závěry předsednictví Evropské rady z Edinburku (prosinec 1992) toto potvrdily² a zdůraznily význam kodifikace, neboť skýtá právní jistotu ohledně otázky, která právní norma se v určitém okamžiku použije na daný právní vztah.

Kodifikace musí proběhnout v plném souladu s obvyklým legislativním postupem Společenství.

S ohledem na skutečnost, že v aktech podrobených kodifikaci nemohou být prováděny žádné podstatné změny, se Evropský parlament, Rada a Komise dohodly prostřednictvím interinstitucionální dohody ze dne 20. prosince 1994 na zkráceném postupu pro rychlé přijímání kodifikovaných aktů.

4. Účelem tohoto návrhu je provedení kodifikace nařízení Rady (EHS) č. 1017/68 ze dne 19. července 1968 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách³. Nařízení nahradí různé akty, které jsou do něj začleněny⁴; zcela zachovává jejich obsah, a omezuje se tak pouze na jejich spojení a zapracování pouze takových formálních změn, které vyžaduje samotná kodifikace.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Viz část A přílohu 3 uvedených závěrů.

³ Prováděno v souladu se sdělením Komise Evropskému parlamentu a Radě – Kodifikace *acquis communautaire*, KOM(2001) 645 v konečném znění.

⁴ Viz příloha I tohoto návrhu.

5. Tento kodifikační návrh byl vypracován na základě předchozího konsolidovaného znění nařízení (EHS) č. 1017/68 a jeho následných změn vyhotoveného ve všech úředních jazycích Úřadem pro úřední tisky Evropských společenství pomocí systemu na zpracování dat. V případech, že bylo změněno číslování článků, je vztah mezi dřívějším a novým číslováním představen ve srovnávací tabulce uvedené v příloze II kodifikovaného nařízení.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 a 83 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy³,

vzhledem k těmto důvodům:



- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 1017/68 ze dne 19. července 1968 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁴ bylo několikrát podstatně změněno⁵. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by mělo být uvedené nařízení kodifikováno.

↓ 1017/68 bod odůvodnění 3

- (2) Pravidla hospodářské soutěže pro přepravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách jsou součástí společné dopravní politiky a obecné hospodářské politiky.

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁴ Úř. věst. L 175, 23.7.1968, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné Aktem o přistoupení z roku 2003.

⁵ Viz příloha I.

↓ 1017/68 bod odůvodnění 4

- (3) Pravidla hospodářské soutěže pro tato odvětví by měla brát v úvahu zvláštní rysy dopravy.
-

↓ 1017/68 bod odůvodnění 5

- (4) Pravidla hospodářské soutěže se v dopravě odchyľují od obecných pravidel hospodářské soutěže, a proto musí být podnikům umožněno, aby věděly, která právní úprava se na každý jednotlivý případ vztahuje.
-

↓ 1017/68 bod odůvodnění 6

- (5) Do právní úpravy hospodářské soutěže v dopravě by mělo být zahrnuto společné financování nebo pořizování dopravního zařízení pro společné používání určitými seskupeními podniků, jakož i některé činnosti poskytovatelů pomocných dopravních služeb spojené s dopravou po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.
-

↓ 1017/68 bod odůvodnění 7

- (6) Nemá-li být dotčen obchod mezi členskými státy ani narušována soutěž v rámci vnitřního trhu, je pro tři výše uvedené druhy dopravy žádoucí v zásadě zakázat dohody mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání podniků ve vzájemné shodě a všechny případy zneužití dominantního postavení na vnitřním trhu, které by mohly mít takový účinek.
-

↓ 1017/68 bod odůvodnění 8

- (7) Ze zákazu restriktivních dohod lze v dopravě vyjmout určité typy dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, jejichž účelem a účinkem je výlučně dosazení technických zlepšení nebo technická spolupráce, pokud přispívají ke zvýšení produktivity. Na základě zkušeností vyplývajících z uplatňování tohoto nařízení může Rada na návrh Komise doplnit seznam dohod tohoto typu.
-

↓ 1017/68 bod odůvodnění 9

- (8) Za účelem zlepšení někdy příliš rozptýlené struktury oborů silniční a vnitrozemské vodní dopravy by měly být ze zákazu restriktivních dohod vyňaty rovněž dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě zaměřené na vytvoření nebo fungování seskupení podniků v těchto dvou oborech dopravy, jejichž cílem je provádění dopravních činností, včetně společného financování nebo pořizování dopravních zařízení pro společné používání; že takovou obecnou výjimku lze stanovit jen za podmínky, že celková přepravní kapacita seskupení nepřekročí stanovené maximum. Jednotlivé kapacity podniků, jež patří do seskupení, nepřesáhnou určitý limit stanovený tak, aby žádný podnik nemohl získat dominantní postavení v rámci seskupení. Komise však musí mít možnost zasáhnout, jestliže by v určitém případě mohly mít tyto dohody účinky neslučitelné s podmínkami, za nichž se restriktivní opatření považují a přípustná, a byly by zneužitím výjimky. Nicméně skutečnost, že

přepravní kapacita seskupení je celkově větší než stanovené maximum nebo že pro seskupení kvůli kapacitě jednotlivých zapojených dopravců nepřichází obecná výjimka v úvahu, nevylučuje. V jejich případě se může jednat o přípustnou dohodu, přípustné rozhodnutí či přípustné jednání ve vzájemné shodě, pokud splňuje příslušné podmínky vymezené tímto nařízením.

↓ 1017/68 bod odůvodnění 14

- (9) Především podniku přísluší posoudit, zda v případě jeho dohod, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě převažují účinky omezující hospodářskou soutěž nebo ekonomický prospěch, jímž lze tato omezení odůvodnit, a tak na vlastní odpovědnost stanovit, zda jsou tyto dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě přípustné či nikoli.
-

↓ 1017/68 bod odůvodnění 15

- (10) Proto by podnikům mělo být povoleno uzavírat nebo plnit dohody, aniž by je musely oznamovat. Tím však vzniká riziko jejich neplatnosti se zpětnou platností v případě, že by byly přezkoumány na základě stížnosti nebo z podnětu Komise, aniž je však dotčena možnost je při takovém následném přezkoumání prohlásit se zpětnou platností za platné,
-

↓ 1017/68

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Rozsah působnosti

Toto nařízení se v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách vztahuje na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem je stanovení přepravních sazeb a podmínek, omezení nebo kontrola nabídky dopravy, rozdělení dopravního trhu, uplatnění technických zlepšení nebo technické spolupráce, společné financování nebo pořizování dopravních zařízení či příslušenství, které jsou bezprostředně svázány s provozováním dopravy, pokud jsou nezbytné pro společné poskytování služeb seskupením provozovatelů silniční nebo vnitrozemské vodní dopravy ve smyslu článku 3, a vztahuje se rovněž na dominantní postavení na dopravním trhu. Tato ustanovení se vztahují rovněž na činnost pomocných dopravců, která má tyto cíle nebo účinky.

Článek 2

Povolená výjimka u technických dohod

1. →₁ Zákaz stanovený v čl. 81 odst. 1 Smlouvy ← se nevztahuje na dohody, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem a účinkem je výlučně dosažení technických zlepšení nebo technická spolupráce prostřednictvím

- a) jednotného používání norem nebo typů pro materiál, provozní prostředky v dopravě, dopravní prostředky a zabudovaná zařízení;
- b) výměny nebo společného využití zaměstnanců, materiálu, dopravních prostředků nebo zabudovaných zařízení;
- c) zavedení a provozování návazné, doplňkové, náhradní nebo kombinované dopravy a stanovení nebo uplatňování celkových sazeb a podmínek pro tyto operace, včetně zvláštních konkurenčních sazeb;
- d) použití jediného druhu dopravy na trasách, které jsou z provozního hlediska nejvýhodnější;
- e) koordinace jízdů návnazných tras;
- f) sdružování jednotlivých zásilek;
- g) vytvoření jednotných pravidel pro strukturu přepravních sazeb a podmínek pro jejich uplatňování, pokud tato pravidla nestanoví přepravní sazby a podmínky.

2. V případě potřeby předloží Komise Radě návrh na rozšíření nebo zúžení seznamu uvedeného v odstavci 1.

Článek 3

Povolená výjimka pro skupiny malých a středních podniků

1. →₁ Dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě uvedené v čl. 81 odst. 1 Smlouvy ← jsou vyňaty ze zákazu podle uvedeného článku, pokud se týkají

- a) vytvoření a činnosti seskupení podniků silniční a vnitrozemské vodní dopravy pro společné provozování dopravy;

- b) společného financování nebo pořizování dopravního zařízení nebo příslušenství, které jsou bezprostředně spojeny s provozováním dopravy, pokud jsou nezbytné pro společné využívání uvedenými seskupeními;

a pokud celková přepravní kapacita seskupení nepřesahuje

- i) 10 000 tun v případě silniční dopravy;
- ii) 500 000 tun v případě dopravy po vnitrozemských vodních cestách.

Kapacita jednotlivých podniků zapojených do seskupení nesmí přesahovat 1 000 tun v případě dopravy po silnici nebo 50 000 tun v případě dopravy po vnitrozemských vodních cestách.

↓ 1/2003 čl. 36 bod 3 písm. b)

2. Jestliže by provádění jakékoli dohody, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě podle odstavce 1 mělo v daném případě účinky neslučitelné s podmínkami uvedenými v čl. 81 odst. 3 Smlouvy, může být od podniků nebo sdružení podniků vyžadováno odstranění těchto účinků.



Článek 4

Zrušení

Nařízení (EHS) č. 1017/68 se zrušuje s výjimkou čl. 13 odst. 3, který zůstává v platnosti pro rozhodnutí přijatá podle článku 5 nařízení (EHS) č. 1017/68 před 1. květnem 2004 až do konce platnosti uvedených rozhodnutí.

Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze II.

↓ 1017/68 čl. 30

Článek 5

Vstup v platnost a stávající dohody

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

↓ Akt o přistoupení z roku 2003
s. 344

2. Zákaz uvedený v čl. 81 odst. 1 Smlouvy se nevztahuje na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které existovaly ke dni přistoupení Rakouska, Finska a Švédska nebo ke dni přistoupení České republiky, Estonska, Kypru, Lotyšska, Litvy, Maďarska, Maltý, Polska,

Slovinska a Slovenska a které, z důvodu přistoupení, spadají do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1, pokud budou během šesti měsíců ode dne přistoupení změněny tak, aby splňovaly podmínky stanovené v článku 3 tohoto nařízení. Tento odstavec se však nevztahuje na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které již ke dni přistoupení spadají do oblasti působnosti čl. 53 odst. 1 Dohody o EHP.

↓ 1017/68

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*



PŘÍLOHA I

Část A

Zrušené nařízení a jeho následná změna

Nařízení Rady (EHS) č. 1017/68
(Úř. věst. L 175, 23.7.1968, s. 1)

Nařízení Rady (ES) č. 1/2003
(Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1)

Pouze článek 36

Část B

Nezrušené pozměňovací akty

Akt o přistoupení z roku 1972

Akt o přistoupení z roku 1979

Akt o přistoupení z roku 1994

Akt o přistoupení z roku 2003

PŘÍLOHA II

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EHS) č. 1017/68	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Článek 3	Článek 2
Článek 4, odstavec 1, první pododstavec, první úvodní věta, první odrážka	Článek 3, odstavec 1, první pododstavec, první úvodní věta, písmeno a)
Článek 4, odstavec 1, první pododstavec, první úvodní věta, druhá odrážka	Článek 3, odstavec 1, první pododstavec, první úvodní věta, písmeno b)
Článek 4, odstavec 1, první pododstavec, druhá úvodní věta, první odrážka	Článek 3, odstavec 1, první pododstavec, druhá úvodní věta, bod i)
Článek 4, odstavec 1, první pododstavec, druhá úvodní věta, druhá odrážka	Článek 3, odstavec 1, první pododstavec, druhá úvodní věta, bod ii)
Článek 4, odstavec 1, druhý pododstavec	Článek 3, odstavec 1, druhý pododstavec
Článek 4, odstavec 2	Článek 3, odstavec 2
-	Článek 4
Článek 30, odstavec 1	Článek 5, odstavec 1
Článek 30, odstavec 3, druhý pododstavec	Článek 5, odstavec 2
Článek 31	-
-	Příloha I
-	Příloha II