

31969R1191

28.6.1969

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 156/1

## NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 1191/69

ze dne 26. června 1969

## o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na články 75 a 94 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí Komise ze dne 13. května 1965 <sup>(1)</sup> o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu <sup>(2)</sup>,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru <sup>(3)</sup>,

vzhledem k tomu, že jedním z cílů společné dopravní politiky je odstranění rozdílů, které jsou důsledkem toho, že členské státy ukládají dopravním podnikům závazky vyplývající z pojmu veřejné služby, a které vedou k podstatnému narušení podmínek hospodářské soutěže;

vzhledem k tomu, že je proto nutné zrušit závazky veřejných služeb definované v tomto nařízení; že je však nevyhnutelné v určitých případech zachovat tyto závazky, aby se zajistilo poskytování přiměřených dopravních služeb; že přiměřenost dopravních služeb je třeba posuzovat z hlediska stavu nabídky a poptávky v odvětví dopravy a z hlediska potřeb společnosti;

vzhledem k tomu, že se tato zrušující opatření nevztahují na přepravní sazby a podmínky ukládané podnikům v oblasti přepravy cestujících v zájmu jedné nebo více sociálních kategorií cestujících;

vzhledem k tomu, že pro účely uplatňování těchto opatření je nutné definovat různé závazky veřejných služeb, na které se vztahuje toto nařízení; že tyto závazky zahrnují závazek provozu, přepravy a tarifů;

vzhledem k tomu, že přijetí opatření ke zrušení nebo zachování závazků veřejných služeb by mělo být ponecháno na vlastním podnětu členských států; že se však jedná o závazky znamenající pro dopravní podniky finanční břemena, a proto musí mít tyto podniky možnost požádat příslušné orgány členských států o zrušení závazků;

vzhledem k tomu, že je vhodné stanovit, že dopravní podniky mohou požádat o zrušení závazků veřejné služby, pouze pokud jim tyto závazky přinášejí hospodářské nevýhody zjištěné společnými postupy vymezenými v tomto nařízení;

vzhledem k tomu, že za účelem zvyšování úrovně provozu by dopravní podniky měly při podávání svých žádostí mít možnost navrhnout použití jiných forem přepravy vhodnějších pro danou situaci;

vzhledem k tomu, že při rozhodování o zachování závazků veřejné služby musí být příslušné orgány členských států schopny připojit ke svému rozhodnutí podmínky, které mohou zlepšit poskytování dané služby; že při rozhodování o zrušení závazků veřejné služby musí být nicméně příslušné orgány, za účelem zajištění poskytování přiměřených dopravních služeb, schopny zajistit alternativní služby;

vzhledem k tomu, že ke zvážení zájmů všech členských států by měl být zaveden postup Společenství pro případ, kdy by zrušení závazku provozu nebo přepravy mohlo narušovat zájmy jiného členského státu;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. 88, 24.5.1965, s. 1500/65.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 27, 28.3.1966, s. 18.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 49, 17.5.1968, s. 15.

vzhledem k tomu, že s cílem umožnit vhodnou organizaci posuzování žádostí podniků o zrušení závazků veřejných

služeb by měly být stanoveny lhůty pro podání těchto žádostí a pro jejich posouzení členskými státy;

vzhledem k tomu, že podle článku 5 rozhodnutí Rady ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách zahrnuje každé rozhodnutí příslušných orgánů o zachování veřejné služby stanovené tímto nařízením závazek vyrovnání veškerých finančních břemen, která tím mohou dopravním podnikům vzniknout;

vzhledem k tomu, že právo dopravního podniku na vyrovnání vzniká rozhodnutím členského státu zachovat daný závazek veřejné služby; že se však rozpočty sestavují ročně, a proto nemůže toto právo vzniknout během počátečního období použitelnosti tohoto nařízení před 1. lednem 1971 a toto datum může být odloženo ve spojitosti s případným prodloužením lhůt pro posuzování žádostí podaných dopravními podniky;

vzhledem k tomu, že dále článek 6 rozhodnutí Rady ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách stanoví, že členské státy musí vyrovnat finanční břemena uvalená na přepravu cestujících z důvodu uplatnění sazeb a podmínek stanovených v zájmu jedné nebo více sociálních kategorií cestujících; že tato vyrovnání mají být poskytována od 1. ledna 1971; že datum vyrovnání lze odložit o jeden rok v souladu s postupem Společenství v případě, že některý členský stát narazí na zvláštní obtíže;

vzhledem k tomu, že vyrovnání finančních břemen vyplývajících pro dopravní podniky ze zachování závazků veřejné služby musí být provedeno společnými postupy; že pro stanovení výše takového vyrovnání je třeba vzít v úvahu důsledky, které by mělo zrušení každého takového závazku na činnost podniku;

vzhledem k tomu, že ustanovení tohoto nařízení by měla být uplatněna na každý nový závazek veřejné služby ve smyslu tohoto nařízení uložený dopravnímu podniku;

vzhledem k tomu, že vyrovnání mají podle tohoto nařízení členské státy poskytovat společnými postupy stanovenými tímto nařízením, a proto by měla být vyloučena z postupu informování předem podle čl. 93 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství;

vzhledem k tomu, že Komise musí mít možnost obdržet od členských států veškeré užitečné informace o uplatňování tohoto nařízení;

vzhledem k tomu, že k tomu, aby Rada mohla posoudit situaci v každém členském státě s ohledem na uplatňování tohoto nařízení, by měla Komise předložit Radě odpovídající zpráva do 31. prosince 1972;

vzhledem k tomu, že je žádoucí zajistit, aby členské státy poskytly dopravním podnikům přiměřené prostředky, aby mohly uplatnit své zájmy s ohledem na individuální rozhodnutí přijatá členskými státy na základě tohoto nařízení;

vzhledem k tomu, že se toto nařízení v současné době uplatňuje na dopravní operace šesti vnitrostátních železničních podniků členských států, a pokud jde o ostatní dopravní podniky, na podniky neprovozující výhradně místní nebo regionální dopravu, a že by proto Rada měla do tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost rozhodnout, jaká by měla být přijata opatření s ohledem na závazky veřejných služeb, pokud jde o dopravní služby, na něž se toto nařízení nevztahuje,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

ODDÍL I

## Obecná ustanovení

### Článek 1

1. Členské státy zruší všechny závazky v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, které vyplývají z pojmu veřejné služby, vymezené tímto nařízením.
2. Tyto závazky však lze zachovat, pokud jsou nevyhnutelné pro zabezpečení poskytování přiměřených dopravních služeb.
3. Odstavec 1 se neuplatňuje v přepravě cestujících na přepravní sazby a podmínky stanovené kterýmkoli členským státem v zájmu jedné nebo více sociálních kategorií cestujících.
4. Finanční břemena uložená dopravním podnikům vyplývající ze zachování závazků podle odstavce 2 nebo uplatňování přepravních sazeb a podmínek podle odstavce 3 jsou vyrovnávána společnými postupy stanovenými v tomto nařízení.

## Článek 2

1. „Závazky veřejné služby“ se rozumí závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

2. Závazky veřejné služby ve smyslu odstavce 1 zahrnují závazky provozu, přepravy a tarifu.

3. Pro účely tohoto nařízení se „závazkem provozu“ rozumí jakýkoli závazek dopravního podniku provádět s ohledem na jakoukoli trasu nebo zařízení, na nichž je oprávněn k provozu na základě licence nebo rovnocenného oprávnění, veškerá nutná opatření zabezpečující stanovené normy plynulosti, pravidelnosti a výkonnosti. Zahrnuje také jakýkoli závazek provozovat doplňkové služby a jakýkoli závazek udržovat v dobrém stavu tratě, vybavení, pokud je doplňkem k síti jako celku, a zařízení po přerušení služeb.

4. Pro účely tohoto nařízení se „závazkem přepravy“ rozumí jakýkoli závazek dopravního podniku přijímat a přepravovat cestující nebo zboží za stanovené sazby a za stanovených podmínek.

5. Pro účely tohoto nařízení se „tarifním závazkem“ rozumí jakýkoli závazek dopravního podniku uplatňovat, zejména pro určité kategorie cestujících, kategorie zboží nebo dopravní trasy, úředně stanovené nebo schválené sazby odporující obchodním zájmům podniku, které plynou z uložení nebo odmítnutí úpravy zvláštních tarifních opatření.

Předchozí pododstavec se nevztahuje na závazky vyplývající z obecných opatření cenové politiky uplatňované na veškeré hospodářské činnosti nebo opatření přijatá pro přepravní sazby a podmínky obecně s ohledem na organizaci dopravního trhu nebo jeho části.

## ODDÍL II

**Společné zásady zrušení nebo zachování závazků veřejné služby**

## Článek 3

1. Pokud příslušné orgány členských států rozhodnou zachovat zcela nebo zčásti závazek veřejné služby a pokud to lze provést více než jedním způsobem, z nichž každým lze zajistit za obdobných podmínek poskytování přiměřených dopravních služeb, vyberou příslušné orgány způsob nejméně nákladný pro Společenství.

2. Přiměřenost dopravních služeb se posuzuje s ohledem na

- a) veřejné zájmy,
- b) možnost využití jiných forem dopravy a schopnost těchto forem uspokojit uvažované přepravní potřeby,
- c) přepravní sazby a podmínky, které lze nabídnout uživatelům.

## Článek 4

1. Je na dopravních podnicích, aby požádaly příslušné orgány členských států o úplné nebo částečné zrušení závazku veřejné služby, pokud tento závazek zahrnuje hospodářské nevýhody.

2. Ve svých žádostech mohou dopravní podniky navrhnout náhradu některými jinými formami dopravy. Podniky použijí článek 5 pro výpočet možných úspor, jimiž by mohly vylepšit svou finanční situaci.

## Článek 5

1. Každý závazek provozu nebo přepravy se považuje za hospodářsky nevýhodný, pokud snížení finančního břemene, které by vyplynulo z jeho úplného nebo částečného zrušení, se zřetelem na službu nebo skupinu služeb dotčených tímto závazkem, přesahuje snížení příjmů plynoucích z tohoto zrušení.

Hospodářské nevýhody se stanoví na základě rozvahy, případně aktualizované podle potřeby, která se týká ročních hospodářských nevýhod vyjádřených jako rozdíl mezi snížením ročního finančního břemene a ročních příjmů, které by vyplynuly ze zrušení závazku.

Pokud se však závazek provozu nebo přepravy týká jedné nebo více kategorií přepravy cestujících a zboží na celé síti nebo její podstatné části, je nutno odhadnout dosah zrušení závazku přiřazením celkových přepravních nákladů podniku různým kategoriím dopravy.

Hospodářská nevýhoda bude v tomto případě rovna rozdílu mezi náklady přiřaditelnými částí činnosti podniku, které se týká závazek veřejné služby, a odpovídajícími příjmy.

Hospodářské nevýhody se stanoví se zřetelem na důsledky závazku pro činnost podniku jako celku.

2. Tarifní závazek je považován za hospodářsky nevýhodný, pokud je rozdíl mezi příjmy z přepravy, na něž platí závazek, a finančním břemenem z této přepravy nižší než příjmy z přepravy na obchodním základě a jejím finančním břemenem, přičemž se bere ohled na náklady těchto služeb, které jsou předmětem závazku, jakož i na stav trhu.

#### Článek 6

1. Do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost podají dopravní podniky příslušným orgánům členských států žádosti podle článku 4.

Dopravní podniky mohou podat žádosti po uplynutí uvedené lhůty, pokud shledají, že jsou splněny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 1.

2. Rozhodnutí zachovat závazek veřejné služby nebo jej zcela nebo zčásti zrušit koncem stanoveného období stanoví vyrovnání poskytované s ohledem na finanční břemena plynoucí z těchto závazků, jehož výše se stanoví společnými postupy podle článků 10 až 13.

3. Příslušné orgány členských států rozhodnou do jednoho roku od podání žádosti, pokud jde o závazky provozu nebo přepravy, a do šesti měsíců, pokud jde o tarifní závazky.

Právo na vyrovnání vzniká dnem rozhodnutí příslušného orgánu, v žádném případě však před 1. lednem 1971.

4. Pokud to však příslušné orgány členských států pokládají za nezbytné z důvodů počtu a závažnosti žádostí podaných jednotlivými podniky, mohou prodloužit období uvedená v odst. 3 prvním pododstavci nejdéle do 1. ledna 1972. V tom případě vzniká právo na vyrovnání k tomuto dni.

Pokud příslušné orgány členských států zamýšlejí využít tohoto zmocnění, uvedou o tom dané podniky ve lhůtě šesti měsíců od podání žádosti.

Pokud kterýkoli členský stát narazí na zvláštní obtíže, může Rada na jeho žádost a na návrh Komise zmocnit daný stát k prodloužení lhůty uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce do 1. ledna 1973.

5. Pokud příslušné orgány nerozhodnou ve stanovených lhůtách, považuje se závazek, jehož se žádost o zrušení podle čl. 4 odst. 1 týká, za zrušený.

6. Rada na základě zprávy předložené do 31. prosince 1972 Komisí posoudí situaci v každém členském státě, pokud jde o provádění tohoto nařízení.

#### Článek 7

1. K jakémukoli rozhodnutí zachovat závazek mohou být připojeny podmínky za účelem zlepšení služeb, na něž se vztahují dotyčné závazky.

2. Každé rozhodnutí zrušit závazek může obsahovat návrh na zavedení alternativní služby. V tom případě nedojde k zrušení, dokud není alternativní služba zprovozněna.

#### Článek 8

1. Členský stát oznámí Komisi ještě před jeho provedením každé opatření k zrušení závazku provozu nebo přepravy, jež zamýšlí přijmout pro každou trasu nebo dopravní službu, které mohou ovlivnit obchod nebo dopravu mezi členskými státy. Informuje o tom ostatní členské státy.

2. Pokud to Komise pokládá za nezbytné nebo pokud to požaduje jiný členský stát, projedná Komise navržená opatření s členskými státy.

3. Komise vydá do dvou měsíců od obdržení sdělení podle odstavce 1 stanovisko nebo doporučení všem příslušným členským státům.

## ODDÍL III

## Článek 11

**Uplatňování přepravních sazeb a podmínek v přepravě cestujících v zájmu jedné nebo více sociálních kategorií cestujících**

## Článek 9

1. Výše vyrovnání finančních břemen vyplývajících pro podnik z uplatňování přepravních sazeb a podmínek na přepravu cestujících pro jednu nebo více sociálních kategorií cestujících se určuje společnými postupy stanovenými v člancích 11 až 13.

2. Vyrovnání je splatné od 1. ledna 1971.

Pokud kterýkoli členský stát narazí na zvláštní obtíže, může Rada na jeho žádost a na návrh Komise zmocnit daný stát ke změně tohoto data na 1. leden 1972.

3. Žádosti o vyrovnání se podávají příslušným orgánům členských států.

## ODDÍL IV

**Společné postupy vyrovnání**

## Článek 10

1. Výše vyrovnání podle článku 6 se v případě závazku provozu nebo přepravy rovná rozdílu mezi snížením finančního břemene a snížením příjmů podniku, které by nastalo, pokud by byly veškeré dotyčné závazky nebo jejich část za dané období zrušeny.

Nicméně pokud byl proveden výpočet hospodářské nevýhody rozdělením celkového finančního břemene podniku z veškerých dopravních činností mezi různé části těchto dopravních činností, rovná se výše vyrovnání rozdílu mezi finančním břemenem přiřaditelným části podnikové činnosti, které se týká závazek veřejné služby, a odpovídajícím příjmem.

2. Pro účely stanovení finančních břemen a příjmů podle odstavce 1 se berou v úvahu důsledky zrušení daného závazku na činnost podniku jako celku.

1. Výše vyrovnání podle článku 6 a čl. 9 odst. 1 se v případě tarifního závazku rovná rozdílu mezi těmito částkami:

a) první částka se rovná rozdílu mezi součinem předpokládaného počtu jednotek dopravy a

— buď nejpříznivější současnou sazbou, kterou by mohl uživatel žádat, pokud by daný závazek neexistoval,

— nebo pokud taková sazba není, sazbou, kterou by podnik fungující na obchodním základě použil na danou dopravní operaci s ohledem na náklady,

a mezi součinem skutečného počtu jednotek dopravy a sazbou stanovenou pro dané období;

b) druhá částka se rovná rozdílu mezi náklady, které by vznikly při použití buď nejpříznivější možné sazby, nebo sazby, kterou by podnik použil, kdyby fungoval na obchodním základě, a náklady skutečně vzniklémi podle závazných sazeb.

2. Pokud vzhledem k situaci na trhu nestačí vyrovnání vypočítané podle odstavce 1 k úhradě celkových nákladů dopravy, které se týká daný tarifní závazek, rovná se výše vyrovnání podle čl. 9 odst. 1 rozdílu mezi těmito náklady a výnosy z této dopravy. Při těchto výpočtech se berou v úvahu jakákoli již poskytnutá vyrovnání podle článku 10.

3. Při výpočtu finančních břemen a příjmů podle odstavce 1 se berou v úvahu důsledky, které by mělo zrušení daného závazku na činnost podniku jako celku.

## Článek 12

Náklady plynoucí ze zachování závazků se vypočítají na základě účinného řízení podniku a poskytování dopravních služeb v přiměřené kvalitě.

Od účetního úroku lze odečíst úrok z vlastního kapitálu.

## Článek 13

1. Rozhodnutí přijatá podle článků 6 a 9 stanoví předem částku vyrovnání nejméně na období jednoho roku. Zároveň stanoví faktory, které mohou vést k opravě této výše.
2. Oprava částky podle odstavce 1 se provádí každý rok po uzavření roční účetní závěrky daného podniku.
3. Předem stanovená vyrovnání se vyplácejí ve splátkách. Jakékoli částky vyplývající z opravy podle odstavce 2 se vyplatí bezprostředně po stanovení rozsahu opravy.

## ODDÍL V

**Uložení nových závazků veřejných služeb**

## Článek 14

1. Kromě případů uvedených v čl. 1 odst. 3 mohou členské státy po vstupu tohoto nařízení v platnost uložit závazky veřejné služby pouze tehdy, pokud jsou nezbytně nutné k zabezpečení poskytování přiměřených dopravních služeb.
2. Pokud takto uložené závazky přinesou dopravním podnikům hospodářské nevýhody ve smyslu čl. 5 odst. 1 a 2 nebo finanční břemena ve smyslu článku 9, stanoví příslušné orgány členských států při rozhodování o uložení těchto závazků vyrovnání finančních břemen, která z nich plynou. Použijí se články 10 až 13.

## ODDÍL VI

**Závěrečná ustanovení**

## Článek 15

Rozhodnutí příslušných orgánů členských států přijatá v souladu s tímto nařízením obsahují odůvodnění a jsou vhodným způsobem zveřejněna.

## Článek 16

Členské státy zajistí, aby dopravní podniky jako takové dostaly příležitost uplatnit vhodným způsobem své zájmy ve vztahu k rozhodnutím přijatým na základě tohoto nařízení.

## Článek 17

1. Komise může požádat členské státy o poskytnutí veškerých užitečných informací o uplatňování tohoto nařízení. Pokud to pokládá za nutné, jedná Komise se zúčastněnými členskými státy.
2. Vyrovnání vyplacená podle tohoto nařízení jsou vyňata z postupu informování předem podle čl. 93 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství.

Členské státy neprodleně sdělí Komisi podrobnosti o vyrovnáních, členěné podle kategorií závazků, souvisejících s finančními břemeny, která pro dopravní podniky vyplývají ze zachování závazků veřejných služeb podle článku 2 nebo z použití přepravních sazeb a podmínek v přepravě cestujících pro jednu nebo více sociálních kategorií cestujících.

## Článek 18

1. Členské státy přijmou v dostatečném předstihu po konzultaci s Komisí právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s tímto nařízením, zejména článkem 4 tohoto nařízení.
2. Pokud o to členský stát požádá nebo pokud to Komise pokládá za účelné, projedná Komise se zúčastněnými členskými státy opatření navrhovaná podle odstavce 1.

## Článek 19

1. Pokud jde o železniční podniky, vztahuje se toto nařízení na následující podniky s ohledem na jejich operace železniční dopravy:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),

- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS),
- Sociétés nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).

2. Pokud jde o ostatní dopravní podniky, nevztahuje se toto nařízení na podniky provozující převážně místní nebo regionální dopravu.

3. Do tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost rozhodne Rada na základě zásad a cílů stanovených v oddílu II svého rozhodnutí ze dne 13. května 1965, jaká opatření by měla být přijata s ohledem na závazky veřejné služby týkající se dopravních služeb, na které se nevztahuje toto nařízení.

#### Článek 20

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. července 1969.

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

V Lucemburku dne 26. června 1969.

*Za Radu*  
*předseda*  
G. THORN

---