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

►**B**

NARIADENIE RADY (EHS) č. 1192/69

z 26. júna 1969

o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov

(Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 8)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Nariadenie Rady (EHS) č. 3572/90 zo 4. decembra 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Nariadenie Rady (ES) č. 1791/2006 z 20. novembra 2006	L 363	1	20.12.2006
►**M3**	Nariadenie Rady (EÚ) č. 517/2013 z 13. mája 2013	L 158	1	10.6.2013

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 Španielska a Portugalska	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Akt o pristúpení Rakúska, Švédska a Fínska	C 241	21	29.8.1994
►**A5**	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	33	23.9.2003

▼B

NARIADENIE RADY (EHS) č. 1192/69

z 26. júna 1969

o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov

RADA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, najmä na jej články 75 a 94,

so zreteľom na rozhodnutie Rady z 13. mája 1965 ([1]) o zosúladení niektorých ustanovení týkajúcich sa hospodárskej súťaže v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Zhromaždenia ([2]),

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

keďže jedným z cieľov spoločnej dopravnej politiky je eliminovať nerovnosti, ktoré vznikajú z dôvodu uvalenia finančných bremien alebo poskytnutia výhod železničným podnikom zo strany verejných orgánov a ktoré teda nevyhnutne spôsobia značné skreslenie podmienok hospodárskej súťaže;

keďže je za týmto účelom vhodné podniknúť opatrenia, ktoré zabezpečia elimináciu účinkov takýchto finančných bremien alebo výhod s cieľom dosiahnuť rovnaké zaobchádzanie pre všetky spôsoby dopravy; keďže pre niektoré triedy finančného bremena alebo výhody, môžu takéto opatrenia spočívať v ich včasnom ukončení; keďže vo vzťahu k ostatným triedam sa musia takéto opatrenia vykonávať ako súčasť procesu normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov, pričom črtou takejto normalizácie je zaplatenie kompenzácie v súvislosti s účinkami takýchto finančných bremien alebo výhod;

keďže konečné urovnanie pozície pokiaľ ide o niektoré triedy finančných bremien alebo výhod, ktoré majú byť pokryté normalizáciou, sa bude musieť uskutočniť v súčinnosti s postupnou harmonizáciou pravidiel upravujúcich finančné vzťahy medzi železničnými podnikmi a štátmi, ako ustanovuje článok 8 rozhodnutia Rady z 13. mája 1965 o zosúladení niektorých ustanovení ovplyvňujúcich hospodársku súťaž v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy; keďže pre tieto druhy bremien alebo výhod je preto vhodné ponechať až do konečného urovnania na každý štát právo rozhodnúť v každom individuálnom prípade, či sa má normalizácia uskutočniť; keďže, ak sa rozhodne o normalizácii, mala by sa vykonať v súlade so spoločnými pravidlami ustanovenými v tomto nariadení, predovšetkým pokiaľ ide o metódy výpočtu finančnej kompenzácie;

([1]) Ú. v. ES 88, 24.5.1965, s. 1500/65.
([2]) Ú. v. ES C 135, 14.12.1968, s. 34.
([3]) Ú. v. ES C 118, 11.11.1968, s. 7.

▼B

keďže predtým, ako sa môžu podniknúť akékoľvek kroky pri realizácii normalizácie účtovnej závierky, týkajúce sa vyplatenia akejkoľvek kompenzácie splatnej v dôsledku takejto normalizácie, je potrebné určiť znášané finančné bremeno alebo výhody požívané železničnými podnikmi porovnaním s postavením, aké by mali, keby vykonávali svoju činnosť za rovnakých podmienok ako ostatné dopravné podniky;

keďže preto, aby sa uvedené bremená alebo výhody dali určiť, je potrebné vymedziť prípady, v ktorých by sa normalizácia mala uplatniť; keďže všetky existujúce prípady v členských štátoch by mali byťobsiahnuté, s výnimkou záväzkov služieb vo verejnom záujme v rámci významu nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 ([1]) z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy na jednej strane, a nerovnomerností v infraštruktúre a daňovom zaťažení podľa pravidiel upravujúcich tri spôsoby dopravy, nerovnomerností, ktoré budú v primeranej lehote odstránené opatreniami navrhovanými s ohľadom na zaťažovanie infraštruktúry a v súčinnosti s úpravou všeobecných a špecifických zdaňovacích systémov v doprave na druhej strane;

keďže každý prípad normalizácie má svoje vlastné typické črty, je vhodné vymedziť rozsah každého takéhoto prípadu a stanoviť zásady výpočtu, ktoré sa majú použiť pre účely určenia uvalených finančných bremien alebo výhod poskytnutých železničným podnikom;

keďže, aby sa dali určiť sumy takýchto bremien alebo výhod, je potrebné porovnať systém použiteľný pre železničné podniky so systémom použiteľným pre súkromné dopravné podniky zabezpečujúce iné spôsoby dopravy;

keďže finančné bremená znášané železničnými podnikmi sú zvyčajne väčšie než výhody, ktoré požívajú a naviac, takéto spoločnosti môžu ľahko poskytnúť účtovné údaje potrebné k určeniu takýchto bremien alebo výhod; keďže je teda vhodné povoliť takýmto podnikom prevziať iniciatívu v záležitosti, ktorá je ponechaná na príslušné orgány členských štátov, t. j. v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia a pred stanovením výšky kompenzácie preskúmať údaje, na základe ktorých podniky vypracovali svoje žiadosti; keďže je žiadúce stanoviť lehotu, v rámci ktorej uvedené orgány musia prijať rozhodnutie;

keďže vyplatenie kompenzácie je spojené s vypracovaním rozpočtov štátu alebo príslušných orgánov a železničných podnikov, je vhodné predložiť špecifické ustanovenia zabezpečujúce vykonanie platieb na základe odhadov ako aj vysporiadanie nevyrovnaných zostatkov;

keďže z dôvodu jasnosti a primeraného zverejnenia normalizácie účtov je žiadúce ustanoviť, že výšky kompenzácie, poskytnutej na základe normalizácie účtov, by sa mali objaviť v tabuľke priloženej k ročnej účtovnej závierke železničných podnikov;

([1]) Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1.

▼B

keďže je žiadúce zabezpečiť, aby členské štáty dali dopravným podnikom k dispozícii príslušné prostriedky, aby tieto mohli podávať vyjadrenia týkajúce sa ich záujmov v súvislosti s individuálnymi rozhodnutiami prijatými členskými štátmi pri vykonávaní tohto nariadenia;

keďže Komisia musí byť schopná získať od členských štátov všetky relevantné informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia;

keďže kompenzáciu vyplácanú na základe tohto nariadenia majú poskytovať členské štáty v súlade so spoločnými pravidlami ustanovenými týmto nariadením, takáto kompenzácia by mala byť vyňatá z postupu predbežného informovania, stanoveného v článku 93 ods. 3 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva;

keďže zavádzanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje okamžité uplatnenie ustanovení tohto nariadenia na šesť národných železničných podnikov; keďže z dôvodu postavenia ostatných železničných podnikov, predovšetkým s ohľadom na podmienky hospodárskej súťaže v doprave a z dôvodu potreby zavádzať vyššie zmienenú spoločnú dopravnú politiku po etapách, preskúmanie podmienok rozšírenia uplatňovania tohto nariadenia na ostatné železničné podniky sa môže oddialiť o niekoľko rokov;

keďže proces normalizácie nezbavuje členské štáty ich vlastnej zodpovednosti za odstránenie, pokiaľ je to možné, existujúcich príčin skreslenia; keďže však nesmú takýmito opatreniami vyvolať zhoršenie, de jure alebo de facto, situácie zamestnancov železníc alebo zdržať či oneskoriť zlepšenie ich životných a pracovných podmienok,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

ČASŤ I

Definície a rozsah pôsobnosti

Článok 1

1. Účtovná závierka železničných podnikov je normalizovaná v súlade so spoločnými pravidlami stanovenými v tomto nariadení.

2. Každá finančná kompenzácia, vyplývajúca z normalizácie účtovnej závierky stanovenej v odseku 1, sa vykoná od 1. januára 1971 a v súlade so spoločnými postupmi stanovenými v tomto nariadení.

Článok 2

1. Normalizácia účtovnej závierky železničných podnikov v zmysle tohto nariadenia pozostáva z:

▼B

a) určenia znášaného finančného bremena a výhod požívaných železničnými podnikmi z dôvodu akéhokoľvek ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením, v porovnaní s postavením, aké by mali, keby svoju činnosť vykonávali za takých istých podmienok ako ostatné dopravné podniky;

b) vyplatenia kompenzácie v súvislosti s bremenom alebo výhodami odhalenými pri určení podľa a).

2. Finančné bremená vyplývajúce z akéhokoľvek ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením, ktoré vyjadruje výsledky rokovaní medzi sociálnymi partnermi, sa nepovažujú za finančné bremená pre účely tohto nariadenia.

3. Normalizácia účtovnej závierky v zmysle tohto nariadenia sa neuplatní na záväzky služby vo verejnom záujme uložené členskými štátmi a upravené nariadením (EHS) č. 1191/69.

Článok 3

▼A1

1. Železničné podniky, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, sú:

▼M1

— Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)/(Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen/NMBS),

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Deutsche Reichsbahn (DR),

— Οργανιμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),

— Red Nacionale de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

— Société Nationale des Chemins de Fer Francais (SNCF),

— Iarnród Éireann,

— Ente Ferrovie delle Stato (FS),

— Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

— Caminhos-de-Ferro Portugueses, EP (CP),

▼A4

— Veltionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼M1

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A5

— České dráhy (ČD) a.s.; Správa železniční dopravní cesty s.o.,

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

— Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Dzelzceļš“ (LDZ),

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

— Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. (GySEV),

▼A5

— PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

PKP Cargo S.A.;

PKP InterCity sp. z o.o.;

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.,

— Slovenske železnice (SŽ),

— Železnice Slovenskej republiky (ŽSR),

▼M2

— Национална компания Железопътна инфраструктура (НК ЖИ),

Български държавни железници ЕАД (БДЖ ЕАД),

— Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. — S.A. (CFR),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă C.F.R. Marfă — S.A. (CFR Marfa),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători C.F.R. Călători — S.A. (CFR Călători),

Societatea de Administrare Active Feroviare S.A.A.F. — S.A. (SAAF),

▼M3

— HŽ Infrastruktura d.o.o.,

HŽ Putnički prijevoz d.o.o.,

HŽ Cargo d.o.o.

▼B

2. Komisia najneskôr do 1. januára 1973 predloží Rade opatrenia, ktoré považuje za potrebné pre účely rozšírenia uplatnenia tohto nariadenia na ostatné podniky vykonávajúce železničnú dopravu.

Článok 4

1. Normalizácia účtovnej závierky v zmysle tohto nariadenia sa uplatní pre nasledujúce druhy finančného bremena alebo výhod:

a) platby, ktoré sú železničné podniky povinné vykonať, ale ktoré pre zostávajúcu časť hospodárstva, vrátane ostatných spôsobov dopravy, znáša štát (Trieda I);

b) výdavky sociálnej povahy vznikajúce železničným podnikom v súvislosti s rodinnými prídavkami, odlišné od tých, ktoré by znášali, keby mali prispievať za tých istých podmienok ako ostatné dopravné podniky (Trieda II);

c) platby v súvislosti so starobným dôchodkom a inými dôchodkami znášanými železničným podnikom za podmienok odlišných od podmienok uplatňovateľných na ostatné dopravné podniky (Trieda III);

d) náklady na železničné priechody, ktoré musia znášať železničné podniky (Trieda IV).

2. Nasledujúce triedy finančného bremena alebo výhod existujúce v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia sa zrušia najneskôr do 1. januára 1971:

a) povinnosť prijímať nadbytočných zamestnancov nad rámec požiadaviek podniku (Trieda V);

▼B

b) spätné zvyšovanie miezd a platov uložené vládou členského štátu, okrem prípadov, kedy sa takéto zvýšenie uskutoční jedine s cieľom zosúladenia miezd a platov vyplácaných železničnými podnikmi so mzdami a platmi vyplácanými v iných odvetviach dopravy (Trieda VI);

c) odklady nariadené príslušnými orgánmi v súvislosti s obnovou a údržbou (Trieda VII).

3. Nasledujúce triedy finančného bremena alebo výhod, existujúce v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, sa zrušia najneskôr do 1. januára 1973:

finančné bremená súvisiace s rekonštrukciou alebo nahradením vyplývajúcou z poškodenia spôsobeného vojnou, ktoré znáša železničný podnik, ale ktoré mal znášať štát (Trieda VIII);

zaťaženie istinou a úrokmi z úverov poskytnutých v rámci tejto skupiny sú predmetom normalizácie účtovnej závierky v zmysle tohto nariadenia, až kým sa neskončí trvanie záväzku.

4. Nasledujúce triedy finančného bremena alebo výhod, existujúce v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia môžu byť predmetom normalizácie účtovnej závierky:

a) povinnosť ponechať si nadbytočných zamestnancov nad rámec požiadaviek podniku (Trieda IX);

b) opatrenia zvýhodňujúce zamestnancov, ako uznanie za niektoré služby poskytnuté svojej krajine, ktoré štát ukladá železničným podnikom za podmienok odlišných od podmienok, ktoré sú uplatňované na ostatné dopravné podniky (Trieda X);

c) dávky splatné zamestnancom, ktoré štát uložil železničným podnikom, ale nie ostatným dopravným podnikom (Trieda XI);

d) výdavky sociálnej povahy znášané železničnými podnikmi predovšetkým v súvislosti s lekárskym ošetrením, odlišné od výdavkov, ktoré by znášali, keby museli prispievať na rovnakom základe ako ostatné prepravné podniky (Trieda XII);

e) finančné bremená, ktoré pripadajú na železničné podniky v dôsledku toho, že štát vyžaduje, aby sa udržali v prevádzke závody alebo iné organizácie za okolností, ktoré sú nezlúčiteľné s prevádzkou na obchodnom základe (Trieda XIII);

f) podmienky uložené v súvislosti so zadávaním verejných zmlúv na práce a dodávky (Trieda XIV).

Nasledujúca trieda finančného bremena alebo výhody môže tiež podliehať normalizácii účtovnej závierky v zmysle tohto nariadenia:

zaťaženie istinou a úrokmi, platenými v dôsledku nedostatočnej normalizácie v minulosti (Trieda XV).

Konečné riešenie pokiaľ ide o Triedy IX až XV prijme Rada najneskôr v čase prijatia opatrenia pre realizáciu článku 8 rozhodnutia Rady z 13. mája 1965 o zosúladení niektorých ustanovení, ovplyvňujúcich hospodársku súťaž v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave. Do toho času sa členské štáty budú snažiť odstrániť príčiny uvedených finančných bremien alebo zvýhodnení.

▼B

ČASŤ II

Spoločné pravidlá pre normalizáciu a kompenzáciu

Článok 5

1. Každé finančné bremeno alebo zvýhodnenie železničných podnikov, ktoré je alebo môže byť predmetom normalizácie účtovnej závierky sa určí v súlade s podmienkami príloh tohto nariadenia. Prílohy tvoria neoddeliteľnú súčasť tohto nariadenia.

2. Ak pri ktorejkoľvek triede, ktorá sa má normalizovať, treba porovnať podmienky vzťahujúce sa na železničné podniky s podmienkami uplatniteľnými v inej časti dopravného odvetvia, urobí sa porovnanie len so súkromnými podnikmi.

Článok 6

1. Hrubá výška kompenzácie sa určí pre každú triedu normalizácie uplatnením zásad výpočtu, špecifikovaných v prílohe pre príslušnú triedu.

Čistá výška kompenzácie sa získa tak, že všetky položky, ktoré sa pri výpočte hrubej sumy vyskytnú viackrát, sa zohľadnia iba raz.

2. Ak výpočet vykonaný v súlade s ustanoveniami stanovenými v prílohách pre jednotlivé triedy normalizácie odhalí finančné bremeno pre železničný podnik, podnik bude mať nárok na zodpovedajúcu sumu formou kompenzácie obdržanej od verejných orgánov.

Ak takýto výpočet odhalí zvýhodnenie železničného podniku, železničný podnik bude musieť zaplatiť zodpovedajúcu sumu vo forme kompenzácie verejným orgánom.

Článok 7

1. Železničné podniky každý rok predložia príslušným orgánom žiadosti o normalizáciu v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

2. Takéto žiadosti budú pozostávať z:

a) údajov týkajúcich sa nasledujúceho finančného roka, vypočítaných na základe ustanovení uložených zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením, platných v čase podania žiadosti; a

b) údajov potrebných pre úpravu súm zaplatených predbežne v súvislosti s finančným rokom, za ktorý sú známe konečné výsledky.

3. Takáto žiadosť, ktorú treba podať včas, aby sa umožnilo verejným orgánom vyčleniť príslušnú sumu v rozpočte, bude obsahovať všetky relevantné podkladové informácie, týkajúce sa predovšetkým:

▼B

a) finančných bremien alebo výhod za každú triedu normalizácie;

b) metódy výpočtu použitej na každú uvažovanú triedu;

c) hrubých a čistých súm, uvádzaných v článku 6 odseku 1 za každú uvažovanú triedu. Odhady, na ktoré sa odvoláva odsek 2 písm. a), sa vypočítajú na základe údajov za posledné obdobie, za ktoré sú konečné výsledky známe, pričom sa do úvahy vezmú všetky zmeny, ktoré sa mohli vyskytnúť v rámci každej triedy normalizácie do času podania žiadosti.

Článok 8

1. Príslušné orgány členských štátov preskúmajú údaje, ktoré tvoria základ žiadosti dotknutého železničného podniku.

2. Keď dotknutý podnik dostane príležitosť predložiť svoje pripomienky, príslušné orgány členských štátov môžu:

— upraviť výšky kompenzácie a pozmeniť ostatné položky v žiadosti, ak sa nedodržali ustanovenia nariadenia;

— zahrnúť do žiadosti ostatné finančné bremená a výhody, vyplývajúce z ktorejkoľvek z tried uvedených v článku 4.

3. Príslušné orgány v súlade s ustanoveniami uloženými týmto nariadením určia odhadovanú výšku kompenzácie pre nasledujúci finančný rok a konečnú výšku kompenzácie za posledný predchádzajúci finančný rok, za ktorý sú výsledky známe. Ich rozhodnutie bude obsahovať podrobnosti výpočtu uvedených súm.

4. Príslušné orgány oznámia železničnému podniku svoje rozhodnutie najneskôr do šiestich mesiacov od obdržania žiadosti.

Ak príslušné orgány nerozhodnú v priebehu uvedeného obdobia, žiadosť podniku sa bude považovať za predbežne prijatú.

Článok 9

Členské štáty vyplatia odhadovanú výšku kompenzácie určenúpodľa článku 8 v priebehu rozpočtového roka, pre ktorý sa odhad vykonal.

V priebehu uvedeného rozpočtového roka členské štáty vyplatia alebo vyberú zostatok splatnej kompenzácie z dôvodu rozdielu medzi konečnou výškou kompenzácie za posledný predchádzajúci finančný rok, za ktorý sú konečné výsledky k dispozícii, a už zaplatenými odhadovanými sumami.

▼B

Článok 10

1. Výška kompenzácie zaplatenej v súvislosti s každou triedou normalizácie sa vykáže v tabuľke priloženej k ročnej účtovnej závierke železničného podniku. V tejto tabuľke bude osobitne vyjadrená výška prijatej kompenzácie na báze odhadu a sumy prijaté alebo zaplatené pri vysporiadaní zostatkovej hodnoty ako ustanovuje článok 9.

V tabuľke sa tiež uvedú výšky kompenzácie poskytnutej podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 v súvislosti s každým záväzkom služby vo verejnom záujme.

2. Celková výška prijatej kompenzácie podľa normalizácie účtovnej závierky a kompenzácie účtovnej závierky ako aj kompenzácie prijatej v súvislosti so záväzkami služby vo verejnom záujme sa podľa pravidiel platných v jednotlivých štátoch zaúčtuje buď na účet hospodárskeho výsledku alebo na účet ziskov a strát príslušného železničného podniku.

Článok 11

V rozhodnutiach príslušných orgánov členských štátov prijatých podľa ustanovení tohto nariadenia sa uvedú dôvody, o ktoré sa opierali a budú úradne uverejnené.

Článok 12

Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky vo svojej funkcii železničných podnikov dostali príležitosť podávať prostredníctvom príslušných prostriedkov vyjadrenia v súvislosti so svojimi záujmami s ohľadom na rozhodnutia prijaté podľa tohto nariadenia.

ČASŤ III

Záverečné ustanovenia

Článok 13

1. Komisia môže požadovať od členských štátov, aby predložili všetky relevantné informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia. Kedykoľvek to považuje za potrebné, Komisia sa poradí s dotknutými členskými štátmi.

2. Kompenzácia zaplatená podľa tohto nariadenia je vylúčená z predbežného informačného postupu stanoveného v článku 93 ods. 3 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva.

Členské štáty bez zbytočného odkladu zašlú Komisii podrobnosti o sumách skutočne vyplatených ako kompenzácia v súvislosti s každou triedou finančného bremena alebo zvýhodnenia, ktoré upravuje toto nariadenie.

▼B

Článok 14

1. Po porade s Komisiou a v primeranom čase členské štáty prijmú také zákony, iné právne predpisy alebo správne opatrenia, ktoré môžu byť potrebné pre vykonanie tohto nariadenia.

2. Komisia sa poradí s príslušnými členskými štátmi o navrhovaných podmienkach opatrení, na ktoré sa odvoláva odsek 1, ak to požaduje členský štát alebo to Komisia považuje za vhodné.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

PRÍLOHA I

Trieda I: **Platby, ktoré sú železničné podniky povinné vykonať, ale ktoré pre zostávajúcu časť hospodárstva, vrátane ostatných spôsobov dopravy, znáša štát**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda zahŕňa prípady, kedy podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením, musí samotný železničný podnik znášať určité platby, ktoré pre zostávajúcu časť hospodárstva, vrátane ostatných dopravných podnikov, znáša v plnej miere alebo čiastočne štát. Takéto platby zahŕňajú kompenzácie v súvislosti so stratou alebo zranením v dôsledku pracovných úrazov a osobitné prídavky na deti zamestnancov.

B. **Zásada výpočtu**

Kompenzácia sa rovná sume, ktorú by štát musel znášať, ak by dotknutým podnikom bol podnik z iného odvetvia hospodárstva, vrátane iného spôsobu dopravy.

▼B

PRÍLOHA II

Trieda II: **Výdavky sociálnej povahy vznikajúce železničným podnikom v súvislosti s rodinnými prídavkami, odlišné od výdavkov, ktoré by znášali, keby mali prispievať za tých istých podmienok ako ostatné dopravné podniky**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda zahŕňa prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením vyžaduje od železničného podniku, aby vykonával platby, priamo alebo prostredníctvom osobitného orgánu, v súvislosti s rodinnými prídavkami.

B. **Zásada výpočtu**

Finančné bremeno, ktoré sa má normalizovať, sa musí rovnať rozdielu medzi:

a) sumou prídavkov poskytovaných podľa všeobecného zákona, platených železničným podnikom a

b) tou istou sumou upravenou o:

— pomer medzi podielom živiteľov rodín na všetkých aktívnych zamestnancoch v železničnom podniku a takýmto podielom celkovo vo všetkých podnikoch prispievajúcich orgánu, ktorý sa vzal za základ porovnania;

— pomer priemerného počtu osôb závislých na každom živiteľovi rodiny za železničný podnik k takémuto priemernému číslu za všetky podniky prispievajúce do orgánu, ktorý sa zobral za základ porovnania.

▼B

PRÍLOHA III

Trieda III: **platby v súvislosti so starobným dôchodkom a inými dôchodkami, znášanými železničným podnikom za podmienok odlišných od podmienok, ktoré sa vzťahujú na ostatné dopravné podniky**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením vyžaduje od železničného podniku, aby vykonával platby v súvislosti so starobným dôchodkom a ostatnými dôchodkami pre svojich zamestnancov a ostatné oprávnené osoby za podmienok odlišných od podmienok uplatňovateľných na ostatné dopravné podniky.

Rozdiel v podmienkach spôsobujúci rozdiel v platbách vzniká z dôvodu:

1. skutočnosti, že železnice musia vyplácať dôchodky, keď sa stanú splatné priamo a v plnej výške, zatiaľ čo ostatné dopravné podniky platia príslušnému orgánu príspevok úmerný počtu aktívnych zamestnancov a výške platov a miezd týchto zamestnancov; alebo

2. skutočnosti, že zamestnanci železnice požívajú výhody určitých osobitných ustanovení, ktoré sa nevzťahujú na iné spôsoby dopravy a ktoré vedú k dodatočnému finančnému bremenu alebo výhodám pre železnice.

B. **Zásady výpočtu**

1. S ohľadom na platby ustanovené v písmene A bod 1, kompenzácia sa bude rovnať rozdielu medzi finančným bremenom, ktoré podnik znáša, a bremenom, ktoré by znášal, keby, pri tom istom počte aktívnych zamestnancov, boli rovnako odmeňované, podliehali buď systému podľa všeobecného zákona (všeobecný systém sociálneho zabezpečenia alebo povinné doplnkové systémy) alebo systému uplatňovateľnému na ostatné spôsoby dopravy. V prípadoch, kedy takéto systémy neposkytujú žiadny základ pre porovnanie, sa za základ vezmú systémy starobných dôchodkov a ostatných dôchodkov reprezentatívneho dopravného podniku.

   Finančné bremeno znášané železničným podnikom sa zistí priamo na základe jeho účtovnej závierky.

   Finančné bremeno, ktoré by podnik znášal, keby sa na neho pri tom istom počte aktívnych zamestnancov poberajúcich tú istú odmenu vzťahoval systém, ktorý sa berie za základ porovnania, sa určí uplatnením ustanovení uložených zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením upravujúcimi takýto systém.

2. Pokiaľ ide o platby ustanovené v písmene A bod 2, kompenzácia sa rovná buď:

   a) rozdielu medzi:

      — finančným bremenom znášaným podnikom, ktoré sa zistí priamo na základe jeho účtovnej závierky a

      — priamymi alebo nepriamymi výhodami, ktoré podnik požíva, porovnaním s ostatnými spôsobmi dopravy z dôvodu osobitných ustanovení, na ktoré sa odvoláva písmeno A bod 2; alebo

   b) rozdielu medzi:

      — finančným bremenom, ktoré podnik znáša alebo by znášal, aby pokryl všetky platby v súvislosti s dôchodkovými systémami, ktoré sa naň vzťahujú; a

      — finančným bremenom, ktoré by bolo výsledkom uplatnenia systému braného za základ porovnania.

3. Ak pravidlá vnútroštátneho práva, ktoré majú ten istý cieľ, ale boli vypracované za rozdielnych podmienok, vedú k tým istým výsledkom, ako sa dosiahli uplatnením odsekov 1 a 2, kompenzáciu možno vypočítať podľa týchtopravidiel.

▼B

4. Každý členský štát do 31. decembra 1970 informuje Komisiu o odhadovanej sume kompenzácií, ktoré mieni vyplatiť svojim železničným podnikom podľa vyššie uvedených zásad.

Komisia predloží správu na túto tému do 31. decembra 1971. Na základe tejto správy a najneskôr do prijatia opatrenia pre realizáciu článku 8 rozhodnutia Rady z 13. mája 1965 o zosúladení niektorých ustanovení ovplyvňujúcich hospodársku súťaž v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave Rada rozhodne, aké opatrenia je potrebné podniknúť v tejto súvislosti.

▼B

PRÍLOHA IV

Trieda IV: **Náklady na železničné priechody, ktoré musia znášať železničné podniky**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda zahŕňa prípady, v ktorých podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením železničný podnik znáša neprimerane veľkú časť stavebných a prevádzkových nákladov na uvedené zariadenia využívané železnicami a ostatnými spôsobmi dopravy.

Za neprimerane veľkú časť, ktorú musí železničný podnik znášať, ide:

a) *pri výstavbe novej cesty*

inak než na žiadosť železničného podniku a daný podnik znáša náklady na železničné priechody;

b) *pri modernizácii nadjazdu alebo podjazdu alebo pri nahrádzaní železničného priechodu nadjazdom alebo podjazdom*

inak než na žiadosť železničného podniku a podnik znáša náklady na modernizáciu, pričom sa odpočítajú akékoľvek dodatočné náklady na modernizáciu, vykonané na žiadosť železničného podniku a hodnota akejkoľvek výhody, ktorú získava modernizáciou;

c) *pri modernizácii železničného priecestia*

ak železničný podnik znáša viac ako polovicu nákladov;

d) *ak v súvislosti s rekonštrukciou, údržbou alebo prevádzkou:*

— nadjazdu alebo podjazdu,

železničný podnik znáša pomernú časť nákladov, ktorá je väčšia ako pomerná časť nákladov na výstavbu alebo modernizáciu železničných priechodov, ktorú by mal znášať na základe písm. a) alebo b);

— železničného priecestia,

železničný podnik znáša viac ako polovicu súvisiacich nákladov.

B. **Zásady výpočtu**

Kompenzácia sa určí nasledovne:

V prípadoch spadajúcich pod a):	výška kompenzácie sa bude rovnať pomernej časti nákladov znášaných železničným podnikom, ktorý nepožiadal o výstavbu danej novej cesty, pričom sa odpočítajú akékoľvek dodatočné náklady, znášané z dôvodu úprav vykonaných na žiadosť železničného podniku;
V prípadoch spadajúcich pod b):	výška kompenzácie sa bude rovnať pomernej časti nákladov znášaných železničným podnikom, ktorý nepožiadal o modernizáciu danej štruktúry, pričom sa odpočítajú akékoľvek dodatočné náklady na úpravy vykonané na požiadanie železničného podniku a hodnota akéhokoľvek zvýhodnenia, ktoré železnica získa z vykonaných prác; takáto výhoda sa zhodnotí, pričom sa vezme do úvahy tam, kde sa železničný priechod nahrádza nadjazdom alebo podjazdom, akákoľvek kompenzácia, ktorú už železničný podnik obdržal v súvislosti so železničným priechodom;
V prípadoch spadajúcich pod c):	výška kompenzácie sa bude rovnať tej časti nákladov znášaných železničným podnikom, ktorá presahuje polovicu nákladov, ktoré má znášať;

▼B

V prípadoch spadajúcich pod d):	v prípade nadjazdov alebo podjazdov sa výška kompenzácie bude rovnať tej časti nákladov znášaných železničným podnikom, ktorá prevyšuje pomernúčasť nákladov na výstavbu alebo modernizáciu železničného priechodu, ktorú by mal znášať podľa zásad výpočtu, stanovených pre prípady podľa písm. a) a b); — v prípade železničných priecestí sa bude výška kompenzácie rovnať tej časti nákladov znášaných železničným podnikom, ktorá presahuje polovicu, ktorú má znášať.

▼B

PRÍLOHA V

Trieda V: **Povinnosť prijímať nadbytočných zamestnancov nad rámec požiadaviek podniku**

Rozsah pôsobnosti

Táto trieda pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením požaduje od železničného podniku, aby prijal viac pracovníkov, než v skutočnosti potrebuje.

▼B

PRÍLOHA VI

Trieda VI: **Spätné zvyšovanie miezd a platov, uložené vládou členského štátu, okrem prípadov, kedy sa takéto zvýšenie uskutoční jedine s cieľom zosúladenia platov a miezd vyplácaných železničnými podnikmi s platmi a mzdami vyplácanými v iných odvetviach dopravy**

Rozsah pôsobnosti

Táto trieda pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého opatrenia vlády vyžaduje od železničného podniku, aby spätne zvýšil mzdy a platy svojich zamestnancov bez toho, aby smel upraviť sadzby, čo by mu umožnilo zohľadniť takéto spätné zvýšenia, zatiaľ čo na iné dopravné podniky podobné finančné bremená nie sú uvalené.

▼B

PRÍLOHA VII

Trieda VII: **Odklady nariadené príslušnými orgánmi v súvislosti s obnovou a údržbou**

Rozsah pôsobnosti

Táto trieda pokrýva prípady, kedy podľa rozhodnutia verejných orgánov je železničný podnik povinný znížiť svoje výdavky na obnovu a údržbu na úroveň nižšiu, než je úroveň požadovaná pre zabezpečenie kontinuity činností podniku.

Účinok takejto intervencie je taký, že výdavky za finančné roky, v ktorých sa potom musí odložená práca vykonať, sa zvýšia na neprimerane vysokú úroveň. Takýto stav vyústi do finančnej záťaže, pripadajúcej na železničný podnik v prípadoch, kedy tento podnik nie je schopný zvýšiť sumy vyčlenené pre tieto roky na výdavky na údržbu a obnovu.

▼B

PRÍLOHA VIII

Trieda VIII: **Finančné bremená v súvislosti s rekonštrukciou alebo nahradením vyplývajúcim z poškodenia vojnou, ktoré znášajú podniky, ale ktoré mal znášať štát**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením od železničného podniku žiada, aby znášal finančné bremená v súvislosti s rekonštrukciou alebo nahradením, vyplývajúcimi z vojnového poškodenia na inom základe, než je základ uplatňovateľný na iné dopravné podniky.

B. **Zásada výpočtu**

Suma sa určí porovnaním základu, na ktorom železničné a iné dopravné podniky znášali finančné bremeno, pričom sa berie ohľad na akékoľvek nepriame výdavky znášané z dôvodu špeciálnej povahy železničných činností.

Finančné záťaže, ktoré je potrebné zohľadniť, sú nasledovné:

a) priame výdavky na rekonštrukciou alebo náhradu;

b) zaťaženie istinou a úrokmi, znášanými v súvislosti s rekonštrukciou alebo nahradením.

Výška kompenzácie sa zistí priamo z účtovnej závierky železničného podniku.

Ak sa poskytol úver s cieľom realizácie iného výdavku, finančné bremeno, ktoré predstavuje, sa určí na základe tej časti úveru, ktorá bola určená na rekonštrukciu a nahradenie.

▼B

PRÍLOHA IX

Trieda IX: **Povinnosť ponechať si nadbytočných zamestnancov nad rámec požiadaviek podniku**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého verejnými orgánmi vyžaduje od železničného podniku, aby:

a) naďalej zamestnával nadbytočných zamestnancov, ktorých by podľa ustanovení týkajúcich sa svojich zamestnancov bol oprávnený prepustiť;

b) podľa určitých ustanovení svojich pracovnoprávnych predpisov neodsúhlasených železničným podnikom naďalej zamestnával pracovníkov prepustených na základe racionalizačných opatrení, ktorým nie je oprávnene možné poskytnúť inú prácu v podniku.

B. **Zásady výpočtu**

Finančné bremeno vyplývajúce z neprepustenia nadbytočných zamestnancov bude úmerné počtu osôb dotknutých uvedeným opatrením.

V prípadoch spadajúcich pod a):	počet osôb, ktoré majú byť prepustené, navrhne podnik. Počet osôb, ktoré sa neprepustia, sa stanoví rozhodnutím príslušných orgánov. Kompenzácia sa vykoná v súvislosti s výdavkom, týkajúcim sa takýchto nadbytočných zamestnancov za obdobie, kedy je zamestnanec-nadbytočný oproti požiadavkám.
V prípadoch spadajúcich pod b):	počet nadbytočných pracovníkov, ktorý sa má zohľadniť vo výpočte, špecifikuje železničný podnik. Tento počet sa bude rovnať počtu osôb prepustených na základe racionalizačných opatrení, pričom sa do úvahy vezme možnosť opätovného zamestnania týchto pracovníkov v priebehu roka, kedy majú racionalizačné opatrenia nadobudnúť účinnosť na miesta uvoľnené v dôsledku odchodu do dôchodku alebo na nové vytvorené miesta.

Výška výsledného finančného bremena sa bude rovnať sume miezd alebo platov, dávok a platieb sociálneho zabezpečenia za každú osobu ponechanú v zamestnaní a za každú homogénnu skupinu takýchto osôb. V posledne uvedenom prípade možno sumu vypočítať na základe priemerov za každú takúto skupinu.

▼B

PRÍLOHA X

Trieda X: **Opatrenia zvýhodňujúce zamestnancov ako uznanie za niektoré služby, ktoré poskytli svojej krajine, ktoré štát ukladá železničným podnikom za podmienok odlišných od podmienok, ktoré sú uplatňované na ostatné dopravné podniky**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda sa týka prípadov, keď sa z dôvodu určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením vyžaduje od železničného podniku, aby prijal špeciálne opatrenia, ako je poskytovanie dávok, funkčný postup po odpracovaní určitého počtu rokov, dodatočný postup alebo špeciálne dni pracovného voľna v prospech zamestnancov, ktorí slúžili v ozbrojených silách alebo poskytli svojej krajine špeciálne služby.

B. **Zásady výpočtu**

Kompenzácia sa bude rovnať sume špeciálnych výhod, ktoré má podnik poskytnúť dotknutým zamestnancom.

S ohľadom na dodatočný funkčný postup sa zohľadní jedine postup, ktorý je nad rámec zaužívaného postupu.

Kompenzáciu je možné vypočítať dvoma rôznymi spôsobmi v závislosti od počtu dotknutých osôb:

a) výpočet sa môže vykonať individuálne za každý prípad, alebo

b) podľa homogénnych skupín, priemerný nárast nákladov na osobu a počet osôb požívajúcich výhodu každý rok, určený za každú skupinu.

▼B

PRÍLOHA XI

Trieda XI: **Dávky splatné zamestnancom, ktoré štát uložil železničným podnikom ale nie iným dopravným podnikom**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením vyžaduje od železničného podniku, aby poskytol svojim zamestnancom alebo niektorým z nich, či už aktívnym zamestnancom alebo pripraveným na aktívne zamestnanie, dávky, ktorých zaplatenie nie je uložené iným dopravným podnikom. Takéto dávky zahŕňajú predovšetkým dodatočné rodinné prídavky a doplnkové príplatky na dovolenku.

B. **Zásada výpočtu**

Kompenzácia sa bude rovnať sume finančného bremena, ktoré musí podnik znášať.

▼B

PRÍLOHA XII

Trieda XII: **Výdavky sociálnej povahy znášané železničnými podnikmi predovšetkým v súvislosti s lekárskym ošetrením, odlišné od výdavkov, ktoré by by znášali, keby museli prispievať na rovnakom základe ako ostatné dopravné podniky**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto kategória pokrýva prípady, kedy sa podľa určitého ustanovenia uloženého verejnými orgánmi vyžaduje od železničného podniku, aby uhradil buď priamo alebo prostredníctvom špecializovaného orgánu určité výdavky, ako sú napr. výdavky v súvislosti s lekárskym ošetrením.

B. **Zásady výpočtu**

Kompenzácia sa bude rovnať rozdielu medzi skutočne znášaným finančným bremenom podniku a bremenom, ktoré by znášal, keby bol pridružený k orgánu, ktorý sa berie za základ porovnania, pričom sa prihliadne k príspevkom, ktoré podnik poskytuje dobrovoľne.

V súvislosti s lekárskym ošetrením sa porovnanie vypočíta nasledovne: finančné bremeno znášané železničným podnikom sa zistí priamo z jeho účtovnej závierky. Finančné bremeno, ktoré by znášal, ak by pri tom istom počte aktívnych zamestnancov, ktorí poberajú tú istú odmenu, spadal pod systém, ktorý sa zobral za základ porovnania, sa určí v súlade s ustanoveniami uloženými zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením, upravujúcim takýto systém. Výdavky na dávky poskytované dobrovoľne železničným podnikom svojim zamestnancom, ktoré sú dodatočné k výdavkom v rámci systému, ktorý sa vzal za základ porovnania, sa odpočítajú od rozdielu medzi takto získanými dvoma sumami.

▼B

PRÍLOHA XIII

Trieda XIII: **Finančné bremená pripadajúce na železničné podniky v dôsledku toho, že štát vyžaduje, aby udržiavali v prevádzke závody alebo iné organizácie za okolností nezlúčiteľných s prevádzkou na obchodnom základe**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda pokrýva prípady, v ktorých sa podľa rozhodnutia verejných orgánov vyžaduje od železničného podniku, aby z dôvodu sociálnej alebo regionálnej politiky udržiaval v prevádzke závody alebo organizácie, ktorých existencia už nie je odôvodnená požiadavkami podnikov.

B. **Zásada výpočtu**

Kompenzácia sa bude rovnať nákladom na vyžadované udržiavanie predmetných závodov v prevádzke. Číselné údaje pre určenie takýchto nákladov pochádzajú z účtovnej závierky železničného podniku.

▼B

PRÍLOHA XIV

Trieda XIV: **Podmienky uložené v súvislosti so zadávaním verejných zmlúv na práce a dodávky**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto trieda sa týka prípadov, kedy sa podľa ustanovenia uloženého verejnými orgánmi vyžaduje od železničného podniku, aby zadával pomernú časť svojich zmlúv na práce a dodávky domácim podnikom so sídlom v určitých regiónoch členského štátu alebo špecifikovaným kategóriám domácich dodávateľov.

B. **Zásady výpočtu**

Porovnanie sa vykoná medzi cenou účtovanou zmluvnou stranou, ktorej je zmluva prednostne pridelená, a cenou uvedenou v ekonomicky najvýhodnejšej ponuke na túto zmluvu, alebo, ak takáto ponuka nie je, cenou na podobnú zmluvu.

Výška kompenzácie bude rozdiel medzi týmito dvoma cenami.

▼B

PRÍLOHA XV

Trieda XV: **zaťaženie istinou a úrokmi, platenými v dôsledku nedostatočnej normalizácie v minulosti**

A. **Rozsah pôsobnosti**

Táto kategória pokrýva prípady, kedy v dôsledku konania verejených orgánov rozpočet železničného podniku obsahuje rezervu na istinu a úroky z úverov prijatých, alebo preddavky prijaté od príslušných orgánov na základe rozhodnutí, ktoré v minulosti prijali takéto orgány na základoch nezlučiteľných so zásadami normalizácie uložených týmto nariadením.

B. **Zásady výpočtu**

Uvedené zaťaženie istinou a úrokmi môžu príslušné orgány zahrnúť do svojho vlastného rozpočtu alebo môže byť začlenené do normalizácie podľa tohto nariadenia. V posledne uvedenom prípade sa normalizácia týka celkového existujúceho zaťaženia istinou a úrokmi, vykázaného v rozpočte železničného podniku v súvislosti s prijatými úvermi alebo splatnými pôžičkami prijatými od príslušných orgánov.

Suma zaťaženia sa zistí z účtovnej závierky železničného podniku.