Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 1192/69

ze dne 26. června 1969

o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků

(Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Rady (EHS) č. 3572/90 ze dne 4. prosince 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Nařízení Rady (ES) č. 1791/2006 ze dne 20. listopadu 2006	L 363	1	20.12.2006

Ve znění:

►**A1**	Akt o přistoupení Dánska, Irska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Akt o přistoupení Řecka	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Akt o přistoupení Španělska a Portugalska	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Akt o přistoupení Rakouska, Švédska a Finska	C 241	21	29.8.1994
►**A5**	Akt o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie	L 236	33	23.9.2003

▼B

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 1192/69

ze dne 26. června 1969

o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků

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 Rady ze dne 13. května 1965 ([1]) 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 ([2]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([3]),

vzhledem k tomu, že jedním z cílů společné dopravní politiky je odstranění rozdílů vznikajících tím, že orgány veřejné moci ukládají železničním podnikům finanční břemena nebo jim poskytují výhody, což způsobuje podstatné narušení podmínek hospodářské soutěže;

vzhledem k tomu, že je proto vhodné učinit kroky, které zajistí odstranění důsledků takových finančních břemen nebo výhod, s cílem dosáhnout rovného zacházení se všemi druhy dopravy; že pro některé skupiny finančních břemen nebo výhod mohou tyto kroky spočívat v jejich brzkém odstranění; že s ohledem na ostatní skupiny finančních břemen nebo výhod musí být tyto kroky prováděny jako součást postupu normalizace účtů železničních podniků, přičemž charakteristickým znakem této normalizace je finanční vyrovnání důsledků těchto finančních břemen nebo výhod;

vzhledem k tomu, že konečné řešení, pokud jde o některé skupiny finančních břemen nebo výhod, které mají být zahrnuty do normalizace, bude muset být provedeno společně s postupnou harmonizací pravidel upravujících finanční vztahy mezi železničními podniky a státy, jak je stanoveno v článku 8 rozhodnutí Rady ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách; že je proto vhodné pro tyto skupiny finančních břemen nebo výhod ponechat až do konečného řešení každému státu právo rozhodnout v každém jednotlivém případě, zda se má normalizace uskutečnit; že kladného v případě rozhodnutí by normalizace měla být provedena v souladu se společnými pravidly stanovenými v tomto nařízení, zejména pokud jde o způsoby výpočtu výše finančního vyrovnání;

vzhledem k tomu, že dříve než lze v rámci normalizace účtů provést finanční vyrovnání plynoucí z normalizace, je nutné určit finanční břemena nesená nebo výhody požívané železničními podniky porovnáním jejich postavení s postavením v situaci, kdy by byly provozovány za stejných podmínek jako podniky provozující ostatní druhy dopravy;

vzhledem k tomu, že pro toto určení musí být definovány případy, na které by měla být uplatněna normalizace; že by měly být zahrnuty všechny skutečnosti v členských státech kromě jednak závazků veřejných služeb ve smyslu nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících

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

▼B

z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ([1]) a jednak rozdílů v oblasti nákladů infrastruktury a daňového zatížení podle pravidel upravujících tyto tři druhy dopravy — rozdílů, které budou v patřičné době zrušeny na základě opatření navržených s ohledem na zpoplatnění infrastruktury a v souvislosti s úpravou obecných a specifických daňových systémů v dopravě;

vzhledem k tomu, že každý případ normalizace je jedinečný, a je proto vhodné stanovit oblast působnosti každého případu a stanovit zásady výpočtu pro použití k určení finančního břemene uloženého nebo výhod poskytnutých železničním podnikům;

vzhledem k tomu, že za účelem určení výše takových břemen nebo výhod je nezbytné porovnat systém použitelný pro železniční podniky se systémem použitelným pro soukromé podniky provozující ostatní druhy dopravy;

vzhledem k tomu, že finanční břemena nesená železničními podniky jsou obvykle větší než výhody, které požívají, a navíc tyto podniky mohou snadno poskytovat účetní údaje nutné k určení výše těchto břemen nebo výhod; že je proto vhodné ponechat podnikům v této záležitosti právo iniciativy, přičemž je na příslušných orgánech členských států, aby v souladu s podmínkami stanovenými v tomto nařízení a před stanovením výše vyrovnání prošetřily údaje, na kterých podniky zakládají své žádosti; že je žádoucí stanovit lhůtu, v níž tyto orgány musí rozhodnout;

vzhledem k tomu, že vyplacení vyrovnání je vázáno na přípravu rozpočtu státu nebo příslušných orgánů i rozpočtů železničních podniků, a je proto vhodné stanovit zvláštní opatření zajišťující vyplacení vyrovnání na základě odhadů a následné vyrovnání nedoplatků nebo přeplatků;

vzhledem k tomu, že kvůli jasnosti a v zájmu vhodného zveřejnění normalizace účtů je žádoucí stanovit, aby se výše vyrovnání poskytnutých na základě normalizace účtů uváděly v tabulce přiložené k roční účetní závěrce železničních podniků;

vzhledem k tomu, že je žádoucí zajistit, aby členské státy poskytly dopravním podnikům vhodné prostředky, které by jim umožnily uplatnit své zájmy ve vztahu k jednotlivým rozhodnutím učiněným členskými státy při provádění tohoto nařízení;

vzhledem k tomu, že Komise musí být schopna získat od členských států všechny užitečné informace o uplatňování tohoto nařízení;

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

vzhledem k tomu, že pro provádění společné dopravní politiky je nutné okamžité uplatňování tohoto nařízení na šest vnitrostátních železničních podniků; že z důvodů povahy ostatních železničních podniků, zejména pokud jde o podmínky hospodářské soutěže v dopravě a z důvodů potřeby provádět uvedenou společnou dopravní politiku po etapách, může být zkoumání podmínek pro rozšiřování působnosti tohoto nařízení na ostatní železniční podniky odloženo o několik let;

vzhledem k tomu, že postup normalizace neosvobozuje členské státy od vlastní odpovědnosti v co největší míře odstraňovat příčiny narušování hospodářské soutěže; že však takovými kroky nesmějí právně nebo ve skutečnosti vyvolat zhoršování situace zaměstnanců železničních podniků nebo brzdit či zpomalit zlepšování jejich životních a pracovních podmínek,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

([1]) Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

▼B

ODDÍL I

Definice a oblast působnosti

Článek 1

1. Účty železničních podniků jsou normalizovány v souladu se společnými pravidly stanovenými v tomto nařízení.

2. Finanční vyrovnání vyplývající z normalizace účtů stanovené v odstavci 1 se provádějí se společnými postupy stanovenými v tomto nařízení od 1. ledna 1971.

Článek 2

1. Normalizace účtů železničních podniků ve smyslu tohoto nařízení spočívá:

a) v určení finančních břemen nesených nebo výhod požívaných železničními podniky v důsledku právních nebo správních předpisů porovnáním jejich postavení s postavením v situaci, kdy by byly provozovány za stejných podmínek jako podniky provozující ostatní druhy dopravy;

b) ve finančních vyrovnáních břemen nebo výhod prokázaných na základě určení podle písmene a).

2. Za finanční břemeno se pro účely tohoto nařízení nepovažuje finanční břemeno plynoucí z právních nebo správních předpisů, které vyjadřuje výsledky jednání sociálních partnerů.

3. Normalizace účtů ve smyslu tohoto nařízení se nevztahuje na závazky veřejných služeb uložené členskými státy a zahrnuté do nařízení (EHS) č. 1191/69.

Článek 3

▼A1

1. Toto nařízení se vztahuje na tyto železniční podniky:

▼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 Français (SNCF),

— Iarnród Éireann,

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

— Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

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

▼A4

— Valtionrautatiet/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),

— 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).

▼B

2. Komise předloží nejpozději do 1. ledna 1973 Radě opatření, která považuje za nezbytná pro rozšíření působnosti tohoto nařízení na ostatní podniky provozující dopravu po železnici.

Článek 4

1. Normalizace účtů ve smyslu tohoto nařízení se použije na tyto skupiny finančních břemen nebo výhod:

a) platby, které jsou pro železniční podniky povinné, ale které jsou v ostatním hospodářství, včetně ostatních druhů dopravy, neseny státem (skupina I);

b) výdaje sociální povahy vynaložené železničními podniky na rodinné přídavky jiné než výdaje, které by nesly, pokud by platily příspěvky za stejných podmínek jako podniky provozující ostatní druhy dopravy (skupina II);

c) platby na starobní důchody a ostatní důchody nesené železničními podniky za podmínek odlišných od podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy (skupina III);

d) náklady na zařízení železničních přejezdů nesené železničními podniky (skupina IV).

▼B

2. Nejpozději do 1. ledna 1971 se odstraní tyto skupiny finančních břemen nebo výhod existující v době vstupu tohoto nařízení v platnost:

a) povinnost přijímat více zaměstnanců, než je pro podnik potřebné (skupina V);

b) nárůsty mezd a platů uložené vládou členského státu se zpětnou působností kromě případů, kdy jsou tyto nárůsty uskutečňovány za výlučným účelem uvést mzdy a platy placené železničními podniky do souladu se mzdami a platy placenými u jiných druhů dopravy (skupina VI);

c) přesunutí obnovy a údržby na pozdější dobu uložené příslušnými orgány (skupina VII).

3. Nejpozději do 1. ledna 1973 se zruší tato skupina finančních břemen nebo výhod existující v době vstupu tohoto nařízení v platnost:

finanční břemena vztahující se na rekonstrukci nebo náhradu v důsledku válečných škod, která nese železniční podnik, ale která by měl převzít stát (skupina VIII);

kapitálové a úrokové zatížení z půjček poskytnutých v rámci této skupiny podléhá normalizaci účtů ve smyslu tohoto nařízení do skončení finančního závazku.

4. Tyto skupiny finančních břemen nebo výhod existující v době vstupu tohoto nařízení v platnost mohou být předmětem normalizace účtů ve smyslu tohoto nařízení:

a) povinnost zaměstnávat více zaměstnanců, než je pro podnik potřebné (skupina IX);

b) opatření ve prospěch zaměstnanců jako uznání určitých služeb jejich zemi uložená železničním podnikům státem za podmínek odlišných od podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy (skupina X);

c) platby zaměstnancům uložené železničním podnikům, a nikoliv podnikům provozujícím ostatní druhy dopravy (skupina XI);

d) výdaje sociální povahy vynakládané železničními podniky zejména na lékařskou péči a odlišné od výdajů,které by nesly, kdyby měly stejné podmínky jako podniky provozující ostatní druhy dopravy (skupina XII);

e) finanční břemena připadající na železniční podniky v důsledku toho, že po nich stát požaduje, aby udržovaly dílny nebo jiná zařízení v provozu za okolností neslučitelných s provozem podniku na obchodním základě (skupina XIII);

f) podmínky uložené s ohledem na zadávání veřejných zakázek na stavební práce a dodávky (skupina XIV).

Tato skupina finančních břemen nebo výhod může být rovněž předmětem normalizace účtů ve smyslu tohoto nařízení:

finanční břemena nesená v důsledku chybějící normalizace v minulosti (skupina XV).

Konečné řešení, pokud jde o skupiny IX až XV, přijme Rada nejpozději do přijetí opatření k provedení článku 8 rozhodnutí Rady ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách. Mezitím se členské státy pokusí odstranit příčiny těchto finančních břemen nebo výhod.

▼B

ODDÍL II

Společná pravidla pro normalizaci a vyrovnání

Článek 5

1. Finanční břemena nebo výhody železničních podniků, které jsou nebo mohou být předmětem normalizace účtů, se určují v souladu s přílohami, které jsou nedílnou součástí tohoto nařízení.

2. Pokud se pro jakoukoliv skupinu, která má být normalizována, podmínky použitelné pro železniční podniky mají porovnat s podmínkami použitelnými u jiných druhů dopravy, provádí se porovnání pouze se soukromými podniky.

Článek 6

1. Hrubá výše vyrovnání se určí pro jednotlivé skupiny normalizace použitím zásad pro výpočet uvedených v příloze pro danou skupinu.

Čistá výše vyrovnání se získá pouze jediným započtením každé položky objevující se vícekrát ve výpočtu hrubé výše vyrovnání pro různé skupiny.

2. Pokud výpočet provedený v souladu s přílohami pro jednotlivé skupiny normalizace prokáže finanční břemeno nesené železničním podnikem, má tento podnik nárok na finanční vyrovnání od orgánů veřejné moci ve výši tohoto finančního břemene.

Pokud tento výpočet prokáže výhodu požívanou železničním podnikem, musí tento železniční podnik zaplatit orgánům veřejné moci finanční vyrovnání ve výši této výhody.

Článek 7

1. Železniční podniky podávají každý rok příslušným orgánům žádost o normalizaci na základě tohoto nařízení.

2. Žádost obsahuje

a) údaje o následujícím rozpočtovém roce vypočtené na základě právních nebo správních předpisů platných v době podání žádosti a

b) údaje potřebné pro úpravu částek vyplacených předběžně za rozpočtový rok, pro který jsou známy konečné výsledky.

3. Tato žádost musí být podána včas, aby orgány veřejné moci mohly učinit nezbytná rozpočtová opatření, a musí obsahovat veškerá odůvodnění, zejména o:

a) finančních břemenech nebo výhodách jednotlivých skupin normalizace;

b) metodách výpočtu použitých pro některé zohledněné skupiny;

c) hrubých a čistých výších podle čl. 6 odst. 1 pro jednotlivé skupiny. Odhady podle odst. 2 písm. a) se vypočítají na základě údajů za poslední rozpočtový rok, pro který jsou známy konečné výsledky, přičemž se bere ohled na všechny změny, které případně nastaly v rámci jednotlivých skupin normalizace do doby podání žádosti.

Článek 8

1. Příslušné orgány členských států prošetří údaje, na kterých je žádost daného železničního podniku založena.

▼B

2. Příslušné orgány členských států poté, co danému podniku poskytnou příležitost podat připomínky, mohou

— upravit výši vyrovnání a změnit ostatní položky v žádosti, pokud nebyla dodržena ustanovení tohoto nařízení,

— zahrnout do žádosti jiná finanční břemena nebo výhody plynoucí z některé skupiny uvedené v článku 4.

3. Příslušné orgány určí v souladu s tímto nařízením odhadovanou výši vyrovnání pro následující rozpočtový rok a konečnou výši vyrovnání za poslední předcházející rozpočtový rok, pro který jsou známy konečné výsledky. Jejich rozhodnutí obsahuje podrobnosti o výpočtu těchto částek.

4. Příslušné orgány oznámí železničnímu podniku své rozhodnutí nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti.

Pokud příslušné orgány v této lhůtě nepřijmou rozhodnutí, považuje se žádost podniku za předběžně přijatou.

Článek 9

Členské státy zaplatí odhadovanou výši vyrovnání určenou na základě článku 8 v průběhu rozpočtového roku, pro který byl odhad proveden.

V průběhu tohoto rozpočtového roku členské státy zaplatí nebo vyberou zůstatek vyrovnání vzniklý na základě rozdílu mezi konečnou výší vyrovnání za poslední předcházející rozpočtový rok, pro který jsou známy konečné výsledky, a již zaplacenými odhadovanými částkami.

Článek 10

1. Výše vyrovnání vyplacených ve vztahu k jednotlivým skupinám normalizace se uvádí v tabulce připojené k roční účetní závěrce železničního podniku.

V tabulce se odděleně uvádějí výše vyrovnání obdržených na základě odhadu a výše vyrovnání obdržených nebo vyplacených jako vyrovnání nedoplatku nebo přeplatku podle článku 9.

V tabulce se rovněž uvádí výše vyrovnání poskytnutých podle nařízení (EHS) č. 1191/69 s ohledem na jednotlivé závazky veřejné služby.

2. Celková výše vyrovnání obdržených na základě normalizace účtů a vyrovnávaní obdržených na základě závazků veřejných služeb se podle platných pravidel daného členského státu zaznamenává buď do obchodní bilance, nebo do výkazu ztrát a zisků daného železničního podniku.

Článek 11

Rozhodnutí příslušných orgánů členských států přijatá na základě tohoto nařízení uvádějí odůvodnění a úředně se zveřejňují.

Článek 12

Členské státy zajistí, aby železničním podnikům jako takovým byla dána příležitost vhodnými způsobem uplatnit své zájmy, pokud jde o rozhodnutí přijatá na základě tohoto nařízení.

▼B

ODDÍL III

Závěrečná ustanovení

Článek 13

1. Komise může členské státy požádat o poskytnutí všech užitečných informací týkajících se uplatňování tohoto nařízení. Komise může konzultovat zúčastněné členské státy, kdykoliv to pokládá za nezbytné.

2. Vyrovnání vyplacená na základě tohoto nařízení jsou vyloučena z postupu informování předem stanoveného v čl. 93 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství.

Členské státy neprodleně sdělí Komisi podrobnosti o částkách skutečně vyplacených jako vyrovnání za každou skupinu finančních břemen nebo výhod zmíněnou v tomto nařízení.

Článek 14

1. Členské státy přijmou v dostatečném předstihu po konzultaci s Komisí právní a správní předpisy nezbytné pro provedení 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.

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

▼B

PŘÍLOHA I

Skupina I: **Platby, které jsou pro železniční podniky povinné, ale které v ostatním hospodářství, včetně ostatních druhů dopravy, nese stát**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů sám nést určité platby, které v ostatním hospodářství, včetně ostatních druhů dopravy, nese zcela nebo zčásti stát. Tyto platby zahrnují zejména odškodnění při poškození nebo zranění v důsledku nehody při práci a zvláštní přídavky na děti zaměstnanců.

B. **Zásady výpočtu**

Vyrovnání se rovná částce, kterou by nesl stát, pokud by se jednalo o podnik v jiném odvětví hospodářství, včetně ostatních druhů dopravy.

▼B

PŘÍLOHA II

Skupina II: **Výdaje sociální povahy vynaložené železničními podniky na rodinné přídavky jiné než výdaje, které by nesly, pokud by platily příspěvky za stejných podmínek jako podniky provozující ostatní druhy dopravy**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů nést přímo nebo prostřednictvím specializovaného orgánu určité platby týkající se rodinných přídavků.

B. **Zásady výpočtu**

Finanční břemeno, které má být normalizováno, se rovná rozdílu mezi:

a) výší přídavků poskytnutých podle zákona vyplacených železničním podnikem a

b) stejnou výší upravenou podle:

— vztahu mezi poměrem hlav rodin vůči celkovému počtu zaměstnanců v aktivní službě v železniční podniku a poměrem souhrnu ve všech podnicích přispívajících vůči orgánu zvolenému jako referenční,

— vztahu mezi průměrným počtem osob v železničním podniku závislých na jedné hlavě rodiny a průměrem celkového počtu ve všech podnicích přispívajících vůči orgánu zvolenému jako referenční.

▼B

PŘÍLOHA III

Skupina III: **Platby na starobní důchody a ostatní důchody nesené železničními podniky za podmínek odlišných od podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů a za podmínek odlišných od podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy provádět platby na starobní důchody a ostatní důchody svých zaměstnanců a ostatních oprávněných osob.

Důvodem vzniku rozdílných podmínek způsobujících odlišnost v platbách je:

1. skutečnost, že železnice musí platit důchody bezprostředně a v plné výši, zatímco podniky provozující ostatní druhy dopravy platí příslušnému orgánu příspěvek úměrný počtu zaměstnanců v aktivní službě a úrovni platů a mezd zaměstnanců nebo

2. skutečnost, že zaměstnanci železnic požívají výhod na základě určitých zvláštních předpisů, které neplatí pro ostatní druhy dopravy a které mají za následek dodatečná finanční břemena nebo výhody pro železnice.

B. **Zásady výpočtu**

1. S ohledem na platby podle části A bodu 1 se musí vyrovnání rovnat rozdílu mezi finančním břemenem neseným podnikem a břemenem, které by nesl, pokud by stejný počet zaměstnanců v aktivní službě a majících stejné mzdy a platy byl účastníkem buď systému pojištění podle zákona (systému sociálního zabezpečení nebo povinného doplňkového systému) nebo systému pojištění použitelného pro ostatní druhy dopravy. Nejsou-li tyto systémy srovnatelné, bere se jako referenční systém starobních důchodů a ostatních důchodů používaný reprezentativním dopravním podnikem.

   Finanční břemeno nesené železničním podnikem se zjišťuje přímo z jeho účtů.

   Finanční břemeno, které by podnik nesl, pokud by při stejném počtu zaměstnanců v aktivní službě majících stejné mzdy a platy byl účastníkem referenčního systému pojištění, se vypočítá podle právních nebo správních předpisů upravujících tento systém.

2. S ohledem na platby podle části A bodu 2 se vyrovnání rovná buď:

   a) rozdílu mezi

      — finančním břemenem neseným podnikem zjištěným přímo z jeho účtů a

      — přímými nebo nepřímými výhodami požívanými podnikem ve srovnání s ostatními druhy dopravy z důvodů zvláštních předpisů podle části A bodu 2 nebo

   b) rozdílu mezi

      — finačním břemenem, které podnik nese nebo by nesl ke hrazení veškerých plateb týkajících se systému starobních důchodů a ostatních důchodů, jehož je účastníkem, a

      — finančním břemenem vzniklým, pokud by byl tento systém použit jako referenční.

3. Pokud pravidla vnitrostátního práva se stejným účelem vedou ke stejným výsledkům jako použití bodů 1 a 2, může být vyrovnání vypočítáno podle těchto pravidel.

4. Členské státy sdělí do 31. prosince 1970 Komisi odhadovanou výši vyrovnání, které zamýšlejí vyplatit svému železničnímu podniku ve shodě s výše uvedenými zásadami.

   Komise o tom podá zprávu do 31. prosince 1971. Na základě této zprávy a nejpozději při přijetí opatření pro provedení článku 8 rozhodnutí Rady ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách Rada rozhodne, jaké kroky mají být v tomto ohledu přijaty.

▼B

PŘÍLOHA IV

Skupina IV: **Náklady na zařízení železničních přejezdů, nesené železničními podniky**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů nést nepřiměřeně velký podíl stavebních a provozních nákladů na zařízení používaná jak železnicemi, tak ostatními druhy dopravy.

Za nesení nepřiměřeně velkého podílu se považují tyto případy:

a) *při stavbě nové silnice,*

kdy železniční podnik nese náklady na zařízení přejezdu nové silnice, jejíž stavba nebyla železničním podnikem požadována;

b) *při modernizaci nadjezdu nebo podjezdu nebo při nahrazení úrovňového křížení nadjezdem nebo podjezdem,*

kdy železniční podnik nese náklady na modernizaci nadjezdu nebo podjezdu nebo na nahrazení úrovňového křížení nadjezdem nebo podjezdem, aniž by tyto úpravy požadoval, přičemž se od těchto nákladů odečítají dodatečné náklady na úpravy požadované samotným železničním podnikem a cena všech výhod, které pro tento podnik plynou z modernizace;

c) *při modernizaci úrovňového křížení,*

kdy železniční podnik nese více než polovinu nákladů;

d) *při rekonstrukci, údržbě nebo provozu*

— nadjezdu nebo podjezdu,

kdy železniční podnik nese větší podíl vynaložených nákladů, než činí podíl nákladů stavby nebo modernizace zařízení železničního přejezdu, které by měl nést podle písmene a) nebo b),

— úrovňového křížení,

kdy železniční podnik nese více než polovinu vynaložených nákladů.

B. **Zásady výpočtu**

Výše vyrovnání se určuje takto:

pro případy podle písmene a): výše vyrovnání se rovná podílu nákladů nesených železničním podnikem, který nepožadoval výstavbu dané silnice, bez dodatečných nákladů na úpravy provedené na žádost železničního podniku;

pro případy podle písmene b): výše vyrovnání se rovná podílu nákladů nesených železničním podnikem, který nepožadoval modernizaci daného objektu, bez dodatečných nákladů na úpravy provedené na žádost železničního podniku a ceny všech výhod, které pro tento podnik plynou z provedených prací; pokud je úrovňové křížení nahrazováno nadjezdem nebo podjezdem, jsou zmíněné výhody oceňovány s ohledem na vyrovnání, které železniční podnik již obdržel za úrovňové křížení;

pro případy podle písmene c): výše vyrovnání se rovná té části nákladů nesených železničním podnikem, která převyšuje polovinu nákladů, jež je podnik povinen nést;

pro případy podle písmene d): v případech nadjezdů nebo podjezdů se výše vyrovnání rovná té části nákladů nesených železničním podnikem, která převyšuje podíl nákladů na stavbu nebo modernizaci zařízení železničního přejezdu, jež by byl podnik povinen nést podle zásad výpočtů stanovených pro případy uvedené v písmenech a) a b);

— v případě úrovňového křížení se výše vyrovnání rovná té části nákladů nesených železničním podnikem, která převyšuje polovinu nákladů, jež je podnik povinen nést.

▼B

PŘÍLOHA V

Skupina V: **Povinnost přijímat více zaměstnanců, než je pro podnik potřebné**

Oblast působnosti

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů přijmout více zaměstnanců, než ve skutečnosti potřebuje.

▼B

PŘÍLOHA VI

Skupina VI: **Nárůsty mezd a platů uložené vládou členského státu se zpětnou působností, kromě případů, kdy jsou tyto nárůsty uskutečňovány za výlučným účelem uvést mzdy a platy placené železničními podniky do souladu se mzdami a platy placenými u jiných druhů dopravy**

Oblast působnosti

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých vládních opatření se zpětnou působností uskutečnit nárůsty mezd a platů svých zaměstnanců, aniž by mu bylo dovoleno upravit tarify tak, aby na tyto nárůsty se zpětnou působností braly ohled, zatímco podnikům provozujícím ostatní druhy dopravy nejsou podobná finanční břemena ukládána.

▼B

PŘÍLOHA VII

Skupina VII: **Přesunutí obnovy a údržby na pozdější dobu uložené příslušnými orgány**

Oblast působnosti

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle rozhodnutí orgánů veřejné moci snížit své výdaje na obnovu a údržbu na úroveň nižší, než je potřebné k zajištění plynulosti činností podniku.

Důsledkem tohoto zásahu je nepřiměřené zvýšení finančních výdajů v následujících letech, ve kterých musí být odložená práce vykonána. Tento stav má za následek uložení finančního břemene železničnímu podniku v případech, kdy tento podnik není schopen zvýšit částky přidělené na tyto roky tak, aby kryly výdaje na údržbu a obnovu.

▼B

PŘÍLOHA VIII

Skupina VIII: **Finanční břemena vztahující se na rekonstrukci nebo náhradu v důsledku válečných škod, která nese železniční podnik, ale která by měl převzít stát**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů nést finanční břemeno vztahující se na rekonstrukci nebo náhradu v důsledku válečných škod, avšak za jiných podmínek než podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy.

B. **Zásady výpočtu**

Částka se určuje porovnáním podmínek, za kterých železniční podniky a podniky provozující ostatní druhy dopravy nesou finanční břemeno, přičemž se bere ohled na všechny nepřímé výdaje vynaložené z důvodu zvláštní povahy železničních činností.

Zohledňují se tato finanční břemena:

a) přímé výdaje na rekonstrukci nebo náhradu;

b) kapitálové a úrokové zatížení z půjček splatných v souvislosti s rekonstrukcí nebo náhradou.

Výše vyrovnání se zjišťuje přímo z účtů železničních podniků.

Pokud byla přijata půjčka za účelem uhrazení také ostatních výdajů, určuje se finanční břemeno tím vzniklé na základě té části půjčky, která je určena na rekonstrukci nebo náhradu.

▼B

PŘÍLOHA IX

Skupina IX: **Povinnost zaměstnávat více zaměstnanců, než je pro podnik potřebné**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých opatření orgánů veřejné moci:

a) nadále zaměstnávat nadbytečné zaměstnance, které by byl podle pracovněprávních předpisů oprávněn propustit;

b) na základě některých pracovních řádů neschválených železničním podnikem nadále zaměstnávat zaměstnance uvolněné na základě racionalizačních opatření, kterým nelze oprávněně dát jinou práci v podniku.

B. **Zásady výpočtu**

Finanční břemeno vyplývající ze zachování nadbytečných zaměstnanců je úměrné počtu osob postižených tímto opatřením.

Pro případy podle písmene a): počet osob, které mají být propuštěny, navrhne podnik. Počet osob, které mají být nadále zaměstnávány, stanoví rozhodnutím příslušné orgány. Vyrovnání se stanoví s ohledem na výdaje vztahující se na tyto nadbytečné zaměstnance po dobu, po kterou tito zaměstnanci zůstávají vzhledem k požadavkům nadbyteční.

Pro případy podle písmene b): počet nadbytečných zaměstnanců, kteří mají být vzati v úvahu pro výpočet, určí železniční podnik. Tento počet se musí rovnat počtu osob uvolněných na základě racionalizačních opatření, přičemž se bere ohled na možnost znovu tyto zaměstnance zaměstnat v průběhu roku, ve kterém se racionalizační opatření mají uskutečnit, a na místech uvolněných v důsledku odchodu do důchodu nebo nově vytvořených.

Výše vzniklého finančního břemene se rovná celkovým nákladům na mzdy nebo platy, přídavky a dávky sociálního zabezpečení každé osoby nebo osob stejné skupiny ponechaných v zaměstnání. V posledním případě může být výše finančního břemene vypočítána na základě průměru pro každou tuto skupinu osob.

▼B

PŘÍLOHA X

Skupina X: **Opatření ve prospěch zaměstnanců jako uznání určitých služeb jejich zemi uložená železničním podnikům státem za podmínek odlišných od podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů učinit zvláštní opatření jako je poskytování přídavků, povyšování podle služebních let, dodatečné povyšování nebo zvláštní dovolené ve prospěch zaměstnanců, kteří sloužili v ozbrojených silách nebo poskytovali zemi zvláštní služby.

B. **Zásady výpočtu**

Vyrovnání se rovná rozsahu zvláštních výhod, které je podnik daným zaměstnancům povinen poskytnout.

U dodatečných zvýšení se bere ohled jen na zvýšení překračující plánovaný stav zaměstnanců.

Vyrovnání lze vypočítat dvěma různými způsoby v závislosti na počtu zúčastněných osob:

a) výpočet lze provést individuálně pro každý případ nebo

b) pro stejnou skupinu osob, přičemž pro každou skupinu se určí průměrný nárůst nákladů na osobu a počet osob za rok, kterým byly poskytnuty výhody.

▼B

PŘÍLOHA XI

Skupina XI: **Platby zaměstnancům uložené železničním podnikům, a nikoliv podnikům provozujícím ostatní druhy dopravy**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých právních nebo správních předpisů poskytnout svým zaměstnancům nebo části svých zaměstnanců platby, jejichž placení není uloženo podnikům provozujícím ostatní druhy dopravy, přičemž nerozhoduje, zda jsou zaměstnanci pobírající příplatky v aktivní službě nebo k dispozici pro aktivní službu v železničním podniku. Tyto příplatky zahrnují zejména dodatečné rodinné přídavky a doplňkové příplatky na dovolenou.

B. **Zásady výpočtu**

Vyrovnání se rovná výši finančního břemene, které je podnik povinen nést.

▼B

PŘÍLOHA XII

Skupina XII: **Výdaje sociální povahy vynakládané železničními podniky zejména na lékařskou péči a odlišné od výdajů, které by nesly, pokud by měly stejné podmínky jako podniky provozující ostatní druhy dopravy**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle určitých opatření orgánů veřejné moci hradit buď přímo, nebo nepřímo prostřednictvím specializovaného orgánu, určité výdaje, jako jsou výdaje na lékařské ošetření.

B. **Zásady výpočtu**

Vyrovnání se rovná rozdílu mezi finančním břemenem skutečně neseným podnikem a břemenem, které by nesl, kdyby byl přidružen k orgánu branému jako referenční, přičemž se přihlédne k příspěvkům, které podnik poskytuje dobrovolně.

U lékařské péče se vyrovnání vypočítá takto: finanční břemeno nesené železničním podnikem je zjišťováno přímo z jeho účtů. Zatížení, které by podnik nesl, kdyby byl se stejným počtem zaměstnanců v aktivní službě dostávajících stejnou mzdu nebo plat přidružen k referenčnímu orgánu, se určuje v souladu s právními a správními předpisy upravujícími systém pojištění u referenčního orgánu. Výdaje na příspěvky poskytované železničním podnikem svým zaměstnancům dobrovolně, které doplňují příspěvky dostupné podle referenčního systému pojištění, se odečítají od rozdílu mezi takto zjištěnými částkami.

▼B

PŘÍLOHA XIII

Skupina XIII: **Finanční břemena připadající na železniční podniky v důsledku toho, že po nich stát požaduje, aby udržovaly dílny nebo jiná zařízení v provozu za okolností neslučitelných s provozem podniku na obchodním základě**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle rozhodnutí orgánů veřejné moci na základě sociální nebo regionální politiky udržovat v provozu dílny nebo jiná zařízení, jejichž existence není nadále odůvodněná požadavky podniku.

B. **Zásady výpočtu**

Vyrovnání se rovná nákladům na povinné udržování daných dílen v provozu. Čísla pro určení těchto nákladů jsou ta, která jsou uvedena v účtech železničního podniku.

▼B

PŘÍLOHA XIV

Skupina XIV: **Podmínky uložené s ohledem na zadávání veřejných zakázek na stavební práce a dodávky**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je železniční podnik povinen podle opatření orgánů veřejné moci zadat část svých zakázek na stavební práce a dodávky domácím podnikům se sídlem v určitých regionech členského státu nebo specifikovaným skupinám domácích dodavatelů.

B. **Zásady výpočtu**

Provede se porovnání mezi cenou účtovanou stranou, které je zakázka přednostně přidělena, a cenou uvedenou v ekonomicky nejvýhodnější nabídce na provedení zakázky nebo na podobnou smlouvu, pokud tato nabídka není podána.

Výše vyrovnání se rovná rozdílu mezi těmito dvěma cenami.

▼B

PŘÍLOHA XV

Skupina XV: **Finanční břemena nesená v důsledku chybějící normalizace v minulosti**

A. **Oblast působnosti**

Tato skupina zahrnuje případy, kdy rozpočet železničního podniku v důsledku zásahu orgánů veřejné moci počítá s finančními břemeny z půjček nebo záloh poskytnutých příslušnými orgány, a to podle dřívějších rozhodnutí těchto orgánů neslučitelných se zásadami normalizace stanovenými tímto nařízením.

B. **Zásady výpočtu**

Uvedené finanční břemeno může být začleněno příslušnými orgány do jejich vlastního rozpočtu nebo může být zahrnuto do normalizace podle tohoto nařízení. V posledním případě se normalizace vztahuje na celkové finanční břemeno vykazované v rozpočtu železničního podniku a týkající se půjček nebo splatných záloh poskytnutých příslušnými orgány.

Výše finančního břemene se zjišťuje z účtů železničního podniku.