Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B**

UREDBA SVETA (EGS) št. 1192/69

z dne 26. junija 1969

o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij

(EGT L 156, 28.6.1969, s. 8)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Uredba Sveta (EGS) št. 3572/90 z dne 4. decembra 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Uredba Sveta (ES) št. 1791/2006 z dne 20. novembra 2006	L 363	1	20.12.2006

spremenjena z:

►**A1**	Akt o pristopu Danske, Irske ter Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Akt o pristopu Grčije	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Akt o pristopu Španije in Portugalske	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Akt o pristopu Avstrije, Finske in Švedske	C 241	21	29.8.1994
►**A5**	Akt o pogojih pristopa Češke republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Madžarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije in Slovaške republike in prilagoditvah Pogodb, na katerih temelji Evropska unija	L 236	33	23.9.2003

▼B

UREDBA SVETA (EGS) št. 1192/69

z dne 26. junija 1969

o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij

SVET EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti, zlasti členov 75 in 94 Pogodbe,

ob upoštevanju Odločbe Sveta z dne 13. maja 1965 ([1]) o usklajevanju nekaterih določb, ki vplivajo na konkurenco v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Skupščine ([2]),

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ([3]),

ker je eden od ciljev skupne prometne politike odpraviti razlike, ki nastajajo zato, ker organi oblasti železniškim podjetjem nalagajo finančne obveznosti ali priznajo ugodnosti in s tem verjetno povzročajo znatno izkrivljanje pogojev konkurence;

ker je zato v ta namen primerno sprejeti take ukrepe, s katerimi bodo odpravljeni učinki takih finančnih obveznosti ali ugodnosti, da se doseže enaka obravnava vseh vrst prevoza; ker lahko za nekatere kategorije finančnih obveznosti ali ugodnosti tako ukrepanje pomeni njihovo predčasno ukinitev; ker se mora za druge kategorije tako ukrepanje izvajati kot del procesa normalizacije kontov železniških podjetij, pri čemer je značilnost takšne normalizacije plačilo nadomestila za učinke finančnih obveznosti ali ugodnosti;

ker je treba dokončno urediti stanje v zvezi z nekaterimi kategorijami finančnih obveznosti ali ugodnosti, ki jih ureja normalizacija, skupaj s postopnim usklajevanjem pravil, ki urejajo finančne odnose med železniškimi podjetji in državami, kot določa člen 8 Odločbe Sveta z dne 13. maja 1965 o usklajevanju nekaterih določb, ki vplivajo na konkurenco v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh; ker je zato za te kategorije obveznosti ali ugodnosti primerno, da ima do končne ureditve vsaka država pravico v vsakem posameznem primeru odločiti, ali naj se normalizacija izvede; ker se, če se država odloči za izvedbo normalizacije, ta mora izvesti v skladu s skupnimi pravili iz te uredbe, zlasti glede načinov izračuna denarnega nadomestila;

ker je treba pred vsakim plačilom nadomestila zaradi normalizacije kontov določiti finančne obveznosti ali ugodnosti železniških podjetij v primerjavi s stanjem, v katerem bi ta bila, če bi delovala pod enakimi pogoji kot druga prevozna podjetja;

ker je treba za tako določitev opredeliti primere, za katere naj bo uporabljena normalizacija; ker naj bodo zajeti vsi obstoječi primeri v državah članicah, razen na eni strani obveznosti javnih služb v smislu Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 ([4]) z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh in na drugi strani razlik v finančnih obveznostih za infrastrukturo in davke na podlagi pravil, ki

([1]) UL 88, 24.5.1965, str. 1500/65.
([2]) UL C 135, 14.12.1968, str. 34.
([3]) UL C 118, 11.11.1968, str. 7.
([4]) UL L 156, 28.6.1969, str. 1.

▼B

urejajo vse tri vrste prometa - razlike, ki bodo s predlaganimi ukrepi za zaračunavanje infrastrukture in v povezavi z uskladitvijo splošnih in posebnih davčnih sistemov za promet postopoma odpravljene;

ker ima vsaka normalizacija svoje posebne značilnosti, je treba opredeliti področje vsakega primera in določiti načela za izračun, ki naj se uporabljajo za določitev naloženih finančnih obveznosti ali ugodnosti železniških podjetij;

ker je treba za določitev zneska takih obveznosti in ugodnosti primerjati sistem, ki se uporablja za železniška podjetja, s sistemom, ki se uporablja za zasebna prevozna podjetja, ki opravljajo druge vrste prevoza;

ker so naložene finančne obveznosti železniških podjetij navadno večje od ugodnosti, ki jih uživajo in ker lahko taka podjetja prav tako brez težav priskrbijo obračunske podatke, potrebne za določitev zneska teh obveznosti ali ugodnosti; ker je zato primerno, da se tem podjetjem v tej zvezi omogoči dajanje pobud, pri čemer je pristojnim organom v državah članicah prepuščeno, da v skladu z določbami te uredbe in pred določitvijo zneska nadomestila preučijo zneske, na katerih temeljijo vloge podjetij; ker je zaželeno, da se določi rok, v katerem morajo ti organi odločiti;

ker je plačilo nadomestila povezano s sestavljanjem državnih proračunov ali proračunov pristojnih organov in proračunov železniških podjetij, je primerno, da se oblikujejo posebne določbe, ki predvidevajo plačila na podlagi predračunov in plačilo še neplačanih zneskov,

ker je zaradi jasnosti in ustreznega obveščanja o normalizaciji kontov zaželeno zneske nadomestila, ki so odobreni v skladu z normalizacijo kontov, vključiti v razpredelnico, priloženo k letnim računovodskim izkazom železniških podjetij,

ker je zaželeno, da države članice prevoznim podjetjem omogočijo uporabo ustreznih načinov za izražanje njihovih interesov v zvezi s posameznimi odločitvami, ki jih sprejmejo države članice pri izvajanju te uredbe,

ker mora biti Komisiji omogočeno, da pridobi od držav članic vse koristne podatke o uporabi te uredbe,

ker morajo plačilo nadomestila iz te uredbe države članice zagotoviti v skladu s skupnimi pravili iz te uredbe, naj bo tako nadomestilo izvzeto iz predhodnega postopka obveščanja, ki ga določa člen 93(3) Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti;

ker izvajanje skupne prometne politike zahteva od šestih državnih železniških podjetij takojšnjo uporabo določb te uredbe; ker se lahko zaradi položaja drugih železniških podjetij, zlasti glede pogojev konkurence v prometu in zaradi potrebe po postopnem uresničevanju omenjene skupne prometne politike, preučitev pogojev za razširitev uporabe te uredbe na druga železniška podjetja za nekaj let odloži,

ker postopek za normalizacijo ne odvezuje držav članic njihove odgovornosti za čim večjo odpravo obstoječih vzrokov izkrivljanja konkurence; ker kljub temu s takim ukrepanjem niti pravno niti dejansko ne smejo poslabšati položaja železniškega osebja ali ovirati ali odložiti izboljšanja njihovih življenjskih in delovnih pogojev,

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

▼B

ODDELEK I

Opredelitve in področje uporabe

Člen 1

1. Železniška podjetja normalizirajo konte v skladu s skupnimi pravili, ki jih določa ta uredba.

2. Vsako finančno nadomestilo, ki izhaja iz normalizacije kontov iz odstavka 1, se izvaja od 1. januarja 1971 in v skladu s skupnimi postopki iz te uredbe.

Člen 2

1. V smislu te uredbe je normalizacija kontov železniških podjetij sestavljena iz:

(a) določitve naloženih finančnih obveznosti ali ugodnosti, ki jih uživajo železniška podjetja, v skladu z vsako določbo zakona ali drugih predpisov, v primerjavi s položajem, ki bi ga imela, če bi delovala pod enakimi pogoji kot druga prevozna podjetja;

(b) plačila nadomestila za obveznosti ali ugodnosti, ki izhajajo iz določitve iz točke (a).

2. Finančne obveznosti, ki izhajajo iz določb zakona ali drugih predpisov, ki izhajajo iz pogajanj med socialnimi partnerji, se ne obravnavajo kot finančne obveznosti za namene te uredbe.

3. Normalizacija kontov v smislu te uredbe se ne uporablja za obveznosti javnih služb, ki jih uvedejo države članice in jih zajema Uredba (EGS) št. 1191/69.

Člen 3

▼A1

1. Ta uredba se uporablja za naslednja železniška podjetja:

▼M1

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

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Deutsche Reichsbahn (GRD),

— Οργανισμός 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 Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

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

▼A4

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

▼M1

— Statens järnvägar (SJ),

— 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. Komisija najpozneje do 1. januarja 1973 predloži Svetu ukrepe, za katere meni, da so potrebni za razširitev uporabe te uredbe na druga podjetja, ki opravljajo železniške prevoze.

Člen 4

1. Normalizacija kontov v smislu te uredbe se uporablja za naslednje kategorije finančnih obveznosti ali ugodnosti:

(a) plačila, ki so jih železniška podjetja dolžna izvesti, vendar jih za preostalo gospodarstvo, skupaj z drugimi vrstami prometa, nosi država (I. kategorija);

(b) izdatki socialne narave, ki jih železniška podjetja prevzamejo za družinske dodatke in se razlikujejo od tistih, ki bi jih imela, če bi morala prispevati pod enakimi pogoji kot druga prevozna podjetja (II. kategorija);

(c) plačila za starostne in druge pokojnine, ki jih prevzamejo železniška podjetja pod drugačnimi pogoji, kot se uporabljajo za druga prevozna podjetja (III. kategorija);

(d) stroške, ki jih železniška podjetja prevzamejo za naprave na cestno-železniških prehodih (IV. kategorija).

▼B

2. Naslednje kategorije finančnih obveznosti ali ugodnosti, ki obstajajo ob začetku veljavnosti te uredbe, prenehajo veljati najkasneje 1. januarja 1971:

(a) obveznost zaposlovanja več delavcev, kot jih podjetje potrebuje glede na svoje potrebe (V. kategorija);

(b) povišanja plač za nazaj, ki jih uvede vlada države članice, razen če je edini namen takih povišanj izravnava plač v železniških podjetjih s plačami drugje v prometnem sektorju (VI. kategorija);

(c) zamuda pri obnovi in vzdrževanju, ki jo povzročijo pristojni organi (VII. kategorija).

3. Naslednje kategorije finančnih obveznosti ali ugodnosti, ki obstajajo ob začetku veljavnosti te uredbe, se odpravi najkasneje 1. januarja 1973:

finančne obveznosti za obnovo ali zamenjavo zaradi vojne škode, ki jih nosijo železniška podjetja, čeprav bi jih morala prevzeti država (VIII. kategorija);

stroški za glavnico in obresti posojil, ki so bila odobrena iz tega naslova, so predmet normalizacije kontov v smislu te uredbe, dokler obveznost ne preneha.

4. Naslednje kategorije finančnih obveznosti ali ugodnosti, ki obstajajo ob začetku veljavnosti te uredbe, so lahko predmet normalizacije kontov v smislu te uredbe:

(a) obveznost ohranitve delavcev, ki pomenijo presežek glede na potrebe podjetja (IX. kategorija);

(b) ukrepi v korist osebja kot priznanje za določene zasluge za državo, ki jih država naloži železniškim podjetjem pod drugačnimi pogoji, kot veljajo za druga prevozna podjetja (X. kategorija);

(c) denarna nadomestila za osebje, ki jih plačajo železniška podjetja, druga prevozna podjetja pa ne (XI. kategorija);

(d) izdatki socialnega značaja, ki jih prevzamejo železniška podjetja zlasti za zdravljenje, in se razlikujejo od tistih, ki bi jih imela, če bi morala prispevati na enaki podlagi kot druga prevozna podjetja (XII. kategorija);

(e) finančne obveznosti, ki se prenesejo na železniška podjetja zaradi zahteve države, da obdržijo v obratovanju obrate ali druge objekte v razmerah, ki niso v skladu s komercialnim obratovanjem (XIII. kategorija);

(f) pogoji, ki se zahtevajo za sklepanje javnih naročil za izvedbo del in dobav (XIV. kategorija).

Naslednja kategorija finančnih obveznosti ali ugodnosti je tudi lahko predmet normalizacije kontov v pomenu te uredbe:

stroški za pokrivanje glavnice in obresti zaradi pomanjkljive normalizacije v preteklosti (XV. kategorija).

Končno ureditev glede IX. do XV. kategorije sprejme Svet najpozneje do sprejetja ukrepov za izvajanje člena 8 Odločbe Sveta z dne 13. maja 1965 o usklajevanju nekaterih določb, ki vplivajo na konkurenco v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh. Medtem si države članice prizadevajo odpraviti vzroke za te finančne obveznosti ali ugodnosti.

▼B

ODDELEK II

Skupna pravila za normalizacijo kontov in plačilo nadomestila

Člen 5

1. Vsaka finančna obveznost ali ugodnost železniškega podjetja, ki je ali je lahko predmet normalizacije kontov, se določi v skladu z določbami prilog k tej uredbi. Priloge so sestavni del te uredbe.

2. Kadar je treba pogoje za železniška podjetja v katerikoli kategoriji, v kateri se izvede normalizacija, primerjati s pogoji, ki veljajo drugje v prometnem sektorju, se jih primerja le z zasebnimi podjetji.

Člen 6

1. Bruto znesek nadomestila se za vsako kategorijo normalizacije določi z uporabo načel za izračun, ki so za ustrezno kategorijo opredeljena v prilogi.

Neto znesek se izračuna samo z enkratnim upoštevanjem vsake postavke, ki se pojavi več kot enkrat v izračunu bruto zneskov za različne kategorije.

2. Če izračun, narejen v skladu z določbami iz prilog, za vsako kategorijo normalizacije pokaže finančno obveznost za železniško podjetje, je podjetje upravičeno do prejemanja enakega zneska nadomestila, ki mu ga izplačajo javni organi.

Če tak izračun pokaže ugodnost za železniško podjetje, potem podjetje izplača enak znesek nadomestila javnim organom.

Člen 7

1. Železniška podjetja vsako leto predložijo pristojnim organom vloge za normalizacijo v skladu z določbami te uredbe.

2. Take vloge vsebujejo:

(a) podatke za naslednje poslovno leto, izračunane na podlagi določb zakona ali drugega predpisa, ki veljajo v času predložitve vloge; in

(b) podatke, potrebne za popravke vrednosti zneskov, ki so pavšalno plačani za poslovno leto z znanimi končnimi rezultati.

3. Vloga, ki mora biti vložena dovolj zgodaj, da organom oblasti omogoči zagotovitev potrebnih proračunskih sredstev, vsebuje vsa ustrezna dokazila, ki se nanašajo zlasti na:

(a) finančne obveznosti ali ugodnosti za vsako kategorijo normalizacije;

(b) način izračuna za vsako obravnavano kategorijo;

(c) bruto in neto zneske iz člena 6(1) za vsako obravnavano kategorijo. Predračuni, omenjeni v odstavku 2(a), se izračunajo na podlagi podatkov za zadnje obdobje z znanimi končnimi rezultati, pri čemer se upoštevajo vse spremembe, ki so se morda pojavile znotraj vsake kategorije normalizacije v času do predložitve vloge.

Člen 8

1. Pristojni organi držav članic pregledajo podatke, na podlagi katerih temelji vloga zadevnega železniškega podjetja.

2. Pristojni organi držav članic potem, ko omogočijo zadevnemu podjetju izraziti pripombe, lahko:

▼B

— popravijo vrednosti zneskov nadomestila in spremenijo druge postavke v vlogi, če niso skladne z določbami te uredbe,

— vključijo v vlogo druge finančne obveznosti ali ugodnosti, ki izhajajo iz katere koli izmed kategorij, naštetih v členu 4.

3. Pristojni organi v skladu z določbami te uredbe določijo predračunski znesek nadomestila za naslednje poslovno leto in končni znesek nadomestila za zadnje poslovno leto z znanimi zaključnimi rezultati. Odločitev sprejmejo ob upoštevanju podrobnih podatkov za izračun teh zneskov.

4. Pristojni organi obvestijo železniško podjetje o svoji odločitvi najpozneje šest mesecev po prejemu vloge.

Če pristojni organi v tem roku ne sprejmejo odločitve, se vloga podjetja šteje za začasno sprejeto.

Člen 9

Države članice plačajo predračunski znesek nadomestila, ki je določen v skladu s členom 8, tekom poslovnega leta, za katerega je bil izdelan predračun.

Tekom tega poslovnega leta države članice plačajo ali izterjajo razliko nadomestila, ki je neporavnana zaradi razlike med končnim zneskom nadomestila za zadnje predhodno poslovno leto, za katerega so končni rezultati na voljo, in že plačanimi predračunskimi zneski.

Člen 10

1. Znesek plačanega nadomestila za vsako kategorijo normalizacije se prikaže v razpredelnici, ki je priložena k letnim računovodskim izkazom železniškega podjetja. Ta razpredelnica ločeno prikazuje zneske nadomestila, prejete na podlagi predračuna, in zneske, prejete ali plačane za poravnavo neplačanih zneskov, kot določa člen 9.

V razpredelnici so prikazani tudi zneski nadomestila, odobreni za vsako obveznost javnih služb na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69.

2. Skupni znesek nadomestila, prejet v skladu z normalizacijo kontov, in nadomestila, prejega za obveznosti javnih služb, se, odvisno od veljavnih pravil v posameznih državah, vpiše v poslovni račun ali v izkaz uspeha zadevnega železniškega podjetja.

Člen 11

Odločitve, sprejete v skladu z določbami te uredbe, pristojni organi držav članic utemeljijo in jih tudi uradno objavijo.

Člen 12

Države članice železniškim podjetjem zagotovijo možnost ustrezno izraziti stališča o njihovih interesih glede odločitev, sprejetih v skladu s to uredbo.

▼B

ODDELEK III

Končne določbe

Člen 13

1. Komisija lahko od držav članic zahteva, da predložijo vse ustrezne podatke o uporabi te uredbe. Komisija se posvetuje z zadevnimi državami članicami, kadarkoli meni, da je to potrebno.

2. Nadomestilo, ki se plača v skladu s to uredbo, je izvzeto iz predhodnega postopka obveščanja, določenega v členu 93(3) Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti.

Države članice takoj pošljejo Komisiji podrobnosti o zneskih, ki se dejansko plačajo kot nadomestilo za vsako kategorijo finančnih obveznosti ali ugodnosti iz te uredbe.

Člen 14

1. Države članice po posvetovanju s Komisijo pravočasno sprejmejo take zakone ali druge predpise, ki jih je treba sprejeti za izvajanje te uredbe.

2. Komisija se posvetuje z zadevnimi državami članicami o predlaganih ukrepih iz odstavka 1, če država članica to zahteva, ali če Komisija meni, da je to primerno.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA I

I. kategorija: **Plačila, ki so jih železniška podjetja dolžna izvesti, vendar jih za preostalo gospodarstvo, skupaj z drugimi vrstami prometa, nosi država**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov prevzeti nekatera plačila, ki jih za druge gospodarske sektorje, tudi za prevozna podjetja, v celoti ali delno nosi država. Taka plačila vključujejo nadomestilo za izgubo ali poškodbo zaradi nesreč pri delu in posebne dodatke za otroke zaposlenih.

B. **Načelo za izračun**

Nadomestilo je enako znesku, ki bi ga prevzela država, če bi šlo za podjetje v katerem koli drugem gospodarskem sektorju, skupaj z drugimi vrstami prometa.

▼B

PRILOGA II

II. kategorija: **Izdatki socialne narave, ki jih železniška podjetja prevzamejo za družinske dodatke in se razlikujejo od tistih, ki bi jih imela, če bi morala prispevati pod enakimi pogoji kot druga prevozna podjetja**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov neposredno ali prek posebnega telesa izvesti plačila za družinske dodatke.

B. **Načelo za izračun**

Finančna obveznost, ki jo je treba normalizirati, je enaka razliki med:

(a) zneskom dodatkov, ki ga predvideva splošni zakon in ga plača železniško podjetje in

(b) enakim zneskom, katerega vrednost je popravljena z:

— razmerjem med deležem družinskih hraniteljev in skupnim številom aktivnega osebja v železniškem podjetju in tem deležem vseh podjetij, ki prispevajo k telesu, ki je podlaga za primerjavo,

— razmerjem med povprečnim številom oseb, ki so odvisne od vsakega družinskega hranitelja v železniškem podjetju, in tem povprečnim številom v vseh podjetjih, ki prispevajo k telesu, ki je podlaga za primerjavo.

▼B

PRILOGA III

III. kategorija: **Plačila za starostne in druge pokojnine, ki jih prevzamejo železniška podjetja pod drugačnimi pogoji, kot se uporabljajo za druga prevozna podjetja**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov izvesti plačila za starostne in druge pokojnine za svoje osebje in druge osebe, ki so do tega upravičene, pod drugačnimi pogoji od tistih, ki se uporabljajo za druga prevozna podjetja.

Različnost pogojev, ki povzroča to razliko v plačilih, nastane zaradi:

1. dejstva, da morajo železnice plačati pokojnine ob zapadlosti v plačilo neposredno in v celoti, druga prevozna podjetja pa plačajo ustreznemu telesu prispevek, ki je sorazmeren s številom njihovega aktivnega osebja in z ravnijo plač in mezd teh delavcev, ali

2. dejstva, da ima železniško osebje ugodnost po nekaterih posebnih določbah, ki za druge vrste prometa ne veljajo, in iz katerih izhajajo dodatne finančne obveznosti ali ugodnosti za železnice.

B. **Načela za izračun**

1. Glede plačil, ki jih zajema A(1), je nadomestilo enako razliki med finančnimi obveznostmi podjetja, in tistimi, ki bi jih imelo, če bi z enakim številom aktivno zaposlenih oseb z enakim plačilom prispevali v program prispevkov po splošnem zakonu (program splošnega socialnega zavarovanja ali obveznega dodatnega zavarovanja) ali v program, ki se uporablja za druge vrste prometa. Če ti programi ne zagotavljajo podlage za primerjavo, se vzame za podlago program pokojninskega zavarovanja v vzorčnem prevoznem podjetju.

   Finančna obveznost železniškega podjetja se določi neposredno iz njegovih poslovnih knjig.

   Finančna obveznost, ki bi jo imelo podjetje, če bi z enakim številom aktivno zaposlenih oseb z enakim plačilom prispevalo v program, ki je podlaga za primerjavo, se določi z uporabo določb zakona ali drugih predpisov, ki urejajo tak program.

2. Glede plačil, ki jih zajema A(2), je nadomestilo enako bodisi:

   (a) razliki med:

   — finančnimi obveznostmi podjetja, ki so določene neposredno iz njegovih poslovnih knjig in

   — neposrednimi ali posrednimi ugodnostmi, ki jih podjetje uživa v primerjavi z drugimi vrstami prometa zaradi posebnih določb, omenjenih v A(2); ali

   (b) razliki med:

   — finančnimi obveznostmi podjetja, ki jih nosi ali bi jih nosilo zato, da bi v celoti pokrilo plačila prispevkov za pokojninsko zavarovanje, v katerega prispeva, in

   — stroški, ki bi nastali, če bi se uporabljal program, ki je podlaga za primerjavo.

3. Če imajo pravila nacionalne zakonodaje, katerih namen je enak, sestavljena pa so drugače, enak učinek, kot odstavka 1 in 2, se nadomestilo lahko izračuna v skladu s temi pravili.

4. Vsaka država članica do 31. decembra 1970 obvesti Komisijo o predračunskem znesku nadomestila, ki ga namerava plačati svojemu železniškemu podjetju v skladu s prej omenjenimi načeli.

   Komisija predloži poročilo o tem do 31. decembra 1971. Na podlagi tega poročila in najkasneje do sprejetja ukrepov za izvajanje člena 8 Odločbe Sveta z dne 13. maja 1965 o usklajevanju nekaterih določb, ki vplivajo na konkurenco v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh, Svet odloči, kakšni ukrepi se morajo v zvezi s tem sprejeti.

▼B

PRILOGA IV

IV. kategorija: **Stroški, ki jih železniška podjetja prevzamejo za naprave na cestno-železniških prehodih**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov prevzame nenormalno velik delež stroškov za izgradnjo in upravljanje z napravami, ki jih uporabljajo železnice in druge vrste prometa.

Za nenormalno velik delež stroškov, ki jih ima podjetje, se štejejo naslednji primeri:

(a) *pri gradnji nove ceste,*

ko ima železniško podjetje stroške za naprave na cestno-železniškem prehodu na novi cesti, čeprav se cesta ne gradi na željo železniškega podjetja;

(b) *pri posodobitvi nadvoza ali podvoza ali pri zamenjavi nivojskega križanja z nadvozom ali podvozom,*

čeprav se to ne izvede na željo železniškega podjetja, pri čemer železniško podjetje krije stroške posodobitve, z odbitkom vseh dodatnih stroškov, povezanih s spremembami na željo železniškega podjetja, in vrednosti vsake ugodnosti, ki jo podjetje pridobi s posodobitvijo;

(c) *pri posodobitvi nivojskega križanja,*

ko železniško podjetje nosi več kot polovico stroškov;

(d) *pri rekonstrukciji, vzdrževanju ali upravljanju:*

— nadvoza ali podvoza,

če železniško podjetje prevzame večji delež stroškov, kot bi ga moralo prevzeti na podlagi točk (a) ali (b) za izgradnjo ali posodobitev naprav na cestno-železniškem prehodu,

— nivojskega križanja,

če železniško podjetje nosi več kot polovico nastalih stroškov.

B. **Načela za izračun**

Nadomestilo se določi po naslednjih načelih:

Za primere pod točko (a):	je znesek nadomestila enak deležu stroškov, ki ga ima železniško podjetje, ki ni zahtevalo izgradnje določene nove ceste, z odbitkom vseh dodatnih stroškov zaradi sprememb, izvedenih na željo železniškega podjetja;
Za primere pod točko (b):	je znesek nadomestila enak deležu stroškov, ki jih ima železniško podjetje, ki ni zahtevalo posodobitve zadevne konstrukcije, z odbitkom vseh dodatnih stroškov za spremembe, izvedene na željo železniškega podjetja, in vrednosti vsake ugodnosti, ki jo ima podjetje zaradi izvedenih del, pri čemer se taka ugodnost pri zamenjavi nivojskega križanja z nadvozom ali podvozom oceni ob upoštevanju vsakega nadomestila, ki ga je železniško podjetje že prejelo za to nivojsko križanje;
Za primere pod točko (c):	je znesek nadomestila enak deležu stroškov, ki jih prevzame železniško podjetje in presega tisto polovico stroškov, ki jo mora prevzeti,
Za primere pod točko (d) je znesek nadomestila:	pri nadvozih ali podvozih enak tistemu delu stroškov, ki jih prevzame železniško podjetje in presega delež stroškov, ki bi ga moralo prevzeti za izgradnjo ali posodobitev železniškega prehoda in naprav na podlagi načinov izračuna za primere pod točkama (a) in (b); — pri nivojskih križanjih enak tistemu delu stroškov, ki jih prevzame železniško podjetje in presega znesek tiste polovice, ki jo mora prevzeti.

▼B

PRILOGA V

V. kategorija: **Obveznost zaposlovanja več delavcev, kot jih železniško podjetje potrebuje glede na svoje potrebe**

Področje uporabe

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov zaposliti več osebja, kot ga dejansko potrebuje.

▼B

PRILOGA VI

VI. kategorija: **Povišanja plač za nazaj, ki jih uvede vlada države članice, razen če je edini namen takih povišanj izravnava plač v železniških podjetjih s plačami drugje v prometnem sektorju**

Področje uporabe

Ta kategorija zajema primere, ko se od železniškega podjetja v skladu z vladnim ukrepom zahteva, da izplača povišanje mezd in plač svojemu osebju za nazaj, pri čemer ne sme popravljati tarif tako, da bi upoštevala ta izplačila, drugim prevoznim podjetjem pa podobne finančne obveznosti niso naložene.

▼B

PRILOGA VII

VII. kategorija: **Zamuda pri obnovi in vzdrževanju, ki jo povzročijo pristojni organi**

Področje uporabe

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z odločitvijo javnih organov obvezno zmanjšati svoje izdatke za obnovo in vzdrževanje pod raven, ki je nujna za zagotovitev neprekinjene dejavnosti podjetja.

Učinek takega posredovanja je, da se izdatki za poslovna leta, ko mora biti zamujeno delo opravljeno, povečajo na nenormalno visoko raven. Posledica tega je, da se železniškemu podjetju naložijo finančne obveznosti, ko le-to ne more povečati zneskov, dodeljenih v teh letih za vzdrževanje in obnovo.

▼B

PRILOGA VIII

VIII. kategorija: **Finančne obveznosti za obnovo ali zamenjavo zaradi vojne škode, ki jih nosijo železniška podjetja, čeprav bi jih morala prevzeti država**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov prevzeti finančne obveznosti za obnovo ali zamenjavo zaradi vojne škode, na drugačni podlagi od tiste, ki se uporablja za druga prevozna podjetja.

B. **Načelo za izračun**

Znesek se določi s primerjavo osnove, na kateri so nastale obveznosti med železniškimi podjetji in drugimi prevoznimi podjetji, pri čemer se upoštevajo vsi posredni izdatki zaradi posebne narave dejavnosti železniškega prometa.

Upoštevati je treba naslednje finančne obveznosti:

(a) neposredni izdatki za obnovo ali zamenjavo;

(b) stroški glavnice in obresti posojil, ki nastanejo zaradi obnove ali zamenjave.

Znesek nadomestila se izračuna neposredno iz poslovnih knjig železniškega podjetja.

Če je posojilo pridobljeno tudi za pokrivanje drugih izdatkov, se finančne obveznosti iz posojila določijo na podlagi tistega dela posojila, ki je namenjen za obnovo ali zamenjavo.

▼B

PRILOGA IX

IX. kategorija: **Obveznost ohranitve delavcev, ki pomenijo presežek glede na potrebe podjetja**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami, ki so jih sprejeli javni organi:

(a) obdržati presežne delavce, ki bi jih podjetje na podlagi določb o delavcih imelo pravico odpustiti;

(b) obdržati delavce, ki so na podlagi nekaterih določb kadrovskih predpisov, s katerimi železniško podjetje ne soglaša, odpuščeni zaradi ukrepov racionalizacije in se jim ne more ponuditi drugega primernega dela v podjetju.

B. **Načela za izračun**

Finančne obveznosti, ki so posledica ohranitve presežnih delavcev, bodo sorazmerne s številom oseb, ki jih ta ukrep zadeva.

Za primere pod točko (a): število oseb, ki jih je treba odpustiti, predlaga podjetje. Število oseb, ki jih je treba obdržati, določijo pristojni organi. Nadomestilo se plača glede izdatkov, ki se nanašajo na tako presežno osebje za vsako obdobje, v katerem je to osebje glede na potrebe podjetja presežek.

Za primere pod točko (b): število presežnih delavcev, ki ga je treba upoštevati pri izračunu, določi železniško podjetje. To število je enako številu oseb, odpuščenih zaradi ukrepov racionalizacije, pri čemer se upošteva možnost ponovne zaposlitve teh delavcev v letu, v katerem se izvedejo ukrepi racionalizacije, in sicer na delovna mesta, ki se izpraznijo zaradi upokojitev, ali na novo odprta delovna mesta.

Znesek iz tega izhajajočih finančnih obveznosti bo enak skupnemu znesku za mezde ali plače, denarna nadomestila in plačila prispevkov za socialno varstvo za vsako osebo, ki jo podjetje obdrži zaposleno, ali za vsako homogeno skupino takih oseb. V zadnjem primeru se znesek lahko izračuna na podlagi povprečij za vsako tako skupino.

▼B

PRILOGA X

X. kategorija: **Ukrepi v korist osebja kot priznanje za določene zasluge za državo, ki jih država naloži železniškim podjetjem pod drugačnimi pogoji, kot veljajo za druga prevozna podjetja**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali podzakonskega predpisa sprejeti posebne ukrepe, kot so priznanje denarnih nadomestil, napredovanja zaradi delovne dobe, dodatna napredovanja ali posebni dopusti za delavce, ki so služili v oboroženih silah ali so se odlikovali s posebnimi zaslugami za svojo državo.

B. **Načela za izračun**

Nadomestilo je enako znesku posebnih ugodnosti, ki jih mora podjetje priznati tem delavcem.

Glede dodatnih napredovanj se upoštevajo le odobrena napredovanja, ki izstopajo iz organigrama.

Nadomestilo se lahko izračuna na dva različna načina, odvisno od števila zadevnih oseb:

(a) izračun se lahko opravi za vsak primer posebej, ali

(b) za homogene skupine oseb, pri čemer se za vsako skupino določi povprečna rast stroškov na osebo in število oseb, ki vsako leto koristijo nadomestilo.

▼B

PRILOGA XI

XI. kategorija: **Denarna nadomestila za osebje, ki jih plačujejo železniška podjetja, druga prevozna podjetja pa ne**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami zakona ali drugega predpisa svojemu osebju ali njegovemu delu, če je aktivno zaposleno ali se lahko aktivno zaposli, zagotoviti denarna nadomestila, katerih plačilo se ne zahteva od drugih prevoznih podjetij. Ta denarna nadomestila vključujejo zlasti dodatne družinske dodatke in regrese za dopust.

B. **Načelo za izračun**

Nadomestilo je enako znesku finančnih obveznosti, ki jih mora prevzeti podjetje.

▼B

PRILOGA XII

XII. kategorija: **Izdatki socialnega značaja, ki jih prevzamejo železniška podjetja zlasti za zdravljenje, in se razlikujejo od tistih, ki bi jih imela, če bi morala prispevati na enaki podlagi kot druga prevozna podjetja**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami, ki so jih sprejeli javni organi, pokrivati neposredno ali prek posebnega telesa nekatere izdatke, kot so izdatki za zdravljenje.

B. **Načela za izračun**

Nadomestilo je enako razliki med dejanskimi finančnimi obveznostmi podjetja in tistimi finančnimi obveznostmi, ki bi jih imelo, če bi bilo pridruženo telesu, ki je vzeto za primerjavo, ob upoštevanju ugodnosti, ki jih podjetje zagotovi prostovoljno.

Glede zdravljenja se opravi naslednja primerjava: finančne obveznosti, ki jih prevzame železniško podjetje, se določijo neposredno iz poslovnih knjig. Finančne obveznosti, ki bi jih podjetje prevzelo, če bi z istim številom aktivno zaposlenih oseb z enakim plačilom prispevalo v program, ki je podlaga za primerjavo, se izračunajo v skladu z določbami zakona ali drugih predpisov, ki urejajo tak program. Izdatki, ki so povezani z ugodnostmi, ki jih železniško podjetje prostovoljno prizna svojim delavcem poleg tistih, ki so na voljo na podlagi programa, ki je podlaga za primerjavo, se odbijejo od razlike med dvema tako dobljenima zneskoma.

▼B

PRILOGA XIII

XIII. kategorija: **Finančne obveznosti, ki se prenesejo na železniška podjetja zaradi zahteve države, da obdržijo v obratovanju obrate ali druge objekte v razmerah, ki niso v skladu s komercialnim obratovanjem**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami, ki so jih sprejeli javni organi, zaradi socialne ali regionalne politike ohraniti delovanje obratov ali drugih objektov, katerih obstoj ni več upravičen glede na potrebe podjetja.

B. **Načelo za izračun**

Nadomestilo je enako stroškom zahtevane ohranitve obratovanja zadevnih obratov. Podatki za določitev teh stroškov so navedeni v poslovnih knjigah železniškega podjetja.

▼B

PRILOGA XIV

XIV. kategorija: **Pogoji, ki se zahtevajo za sklepanje javnih naročil za izvedbo del in dobav**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko mora železniško podjetje v skladu z določbami, ki so jih sprejeli javni organi, skleniti del svojih naročil za izvedbo del in dobav z domačimi podjetji, s sedežem v določenih regijah države članice, ali z določenimi kategorijami domačih izvajalcev.

B. **Načela za izračun**

Opravi se primerjava med ceno, ki jo določi izvajalec s prednostjo pri sklenitvi pogodbe, in ekonomsko najugodnejšo ponudbo cene za to pogodbo, ali če take ponudbe ni, za podobno pogodbo.

Znesek nadomestila je enak razliki med tema dvema cenama.

▼B

PRILOGA XV

XV. kategorija: **Stroški za pokrivanje glavnice in obresti zaradi pomanjkljive normalizacije v preteklosti**

A. **Področje uporabe**

Ta kategorija zajema primere, ko proračun železniškega podjetja zaradi ukrepov javnih organov zajema finančne obveznosti za pokrivanje glavnice in obresti posojil, sklenjenih s pristojnimi organi, ali prejetih avansov od teh organov na podlagi preteklih odločitev teh organov, ki niso v skladu z načeli normalizacije, ki jih določa ta uredba.

B. **Načela za izračun**

Omenjene obveznosti za glavnico in obresti lahko pristojni organi vključijo v svoj proračun ali se lahko vključijo v normalizacijo iz te uredbe. V tem primeru se normalizacija uporabi za skupne obstoječe stroške za glavnico in obresti, ki so prikazani v proračunu železniškega podjetja za posojila, sklenjena s pristojnimi organi, ali za povratne avanse, prejete od teh organov.

Znesek finančnih obveznosti se določi iz poslovnih knjig železniškega podjetja.