**Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor**

►B

# RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 1192/69

## af 26. juni 1969

## om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber

(EFT L 156 af 28.6.1969, s. 8)

Ændret ved:

| | | Tidende | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr. | side | dato |
| ►M1 | Rådets forordning (EØF) nr. 3572/90 af 4. december 1990 | L 353 | 12 | 17.12.1990 |
| ►M2 | Rådets forordning (EF) nr. 1791/2006 af 20. november 2006 | L 363 | 1 | 20.12.2006 |
| ►M3 | Rådets forordning (EU) nr. 517/2013 af 13. maj 2013 | L 158 | 1 | 10.6.2013 |

Ændret ved:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ►A1 | Tiltrædelsesakt for Danmark, Irland og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland | L 73 | 14 | 27.3.1972 |
| | (tilpasset ved Rådets beslutning af 1. januar 1973) | L 2 | 1 | 1.1.1973 |
| ►A2 | Tiltrædelsesakt for Grækenland | L 291 | 17 | 19.11.1979 |
| ►A3 | Tiltrædelsesakt for Spanien og Portugal | L 302 | 23 | 15.11.1985 |
| ►A4 | Tiltrædelsesakt for Østrig, Finland og Sverige | C 241 | 21 | 29.8.1994 |
| | (tilpasset ved Rådets beslutning 95/1/EF, Euratom, EKSF) | L 1 | 1 | 1.1.1995 |
| ►A5 | Akt vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union | L 236 | 33 | 23.9.2003 |

▼B

# RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 1192/69

## af 26. juni 1969

## om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artiklerne 75 og 94,

under henvisning til rådsbeslutning af 13. maj 1965 vedrørende harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ([1]),

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det europæiske Parlament ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Et af målene for den fælles transportpolitik er fjernelsen af de forskelle, der opstår ved, at det offentlige pålægger jernbanevirksomhederne byrder eller indrømmer dem fordele, som kan føre til en betydelig fordrejning af konkurrencevilkårene;

der må derfor drages omsorg for, at disse byrders eller fordeles virkninger fjernes med henblik på en ensartet behandling af alle transportgrene; ved visse kategorier af byrder eller fordele kan dette ske ved disses fjernelse inden for en kort frist; ved andre kategorier må dette ske inden for rammerne af en normalisering af jernbanevirksomhedernes regnskaber —en normalisering, som er karakteriseret ved finansiel udligning af de af disse byrder eller fordele forårsagede virkninger;

([1]) EFT nr. 88 af 24.5.1965, s. 1500/65.
([2]) EFT nr. C 135 af 14.12.1968, s. 34.

▼B

for de kategorier af byrder eller fordele, som tages i betragtning ved normaliseringen, skal der for nogles vedkommende findes en endelig løsning i forbindelse med den trinvise harmonisering af reglerne om de finansielle forbindelser mellem jernbanevirksomhederne og staterne i henhold til artikel 8 i rådsbeslutning af 13. maj 1965 vedrørende harmonisering af visse bestemmelser, som har indvirkning på konkurrencen inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken; hvad angår disse kategorier af byrder eller fordele bør det derfor, indtil den endelige løsning foreligger, stadig være overladt de enkelte medlemsstater fra tilfælde til tilfælde at træffe afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en normalisering; ved en positiv afgørelse skal normaliseringen dog ske efter denne forordnings fælles regler, i særdeleshed for så vidt angår principperne for beregningen af det finansielle udligningsbeløb;

for inden for rammerne af normaliseringen af regnskaberne at påbegynde de finansielle udligninger, som denne normalisering kan tænkes at medføre, må det først konstateres, hvilke byrder der hviler på jernbanevirksomhederne, og hvilke fordele de har, i sammenligning med den situation, de ville befinde sig i, hvis de arbejdede under de samme vilkår som de øvrige transportgrenes virksomheder;

for så vidt angår denne konstatering, skal det fastlægges, hvilke forhold normaliseringsprocessen skal omfatte; alle de forhold, der består i medlemsstaterne, bør tages i betragtning med undtagelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 vedrørende medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser på jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikkens område [1]og forskellene med hensyn til infrastruktur og skattebyrderne i ordningen for de tre transportgrene, hvilke forskelle skal fjernes inden for rammerne af de påtænkte løsninger med hensyn til et tarifsystem for infrastrukturerne ved tilpasningen af den almindelige og særlige skattemæssige ordning for trafikken;

da hver normaliseringsproces repræsenterer et særtilfælde, skal anvendelsesområdet og de beregningsprincipper, der skal anvendes ved konstateringen af de jernbanevirksomhederne pålagte byrder og de fordele, der gives dem, fastlægges for hvert enkelt af disse tilfælde;

til bestemmelse af størrelsen af disse byrder eller fordele er en sammenligning mellem den ordning, der anvendes på jernbanevirksomhederne og den, der anvendes på de øvrige transportgrenes private virksomheder, principielt nødvendig;

da jernbanevirksomhedernes byrder i reglen er større end deres fordele, og da de desuden let kan tilvejebringe det til konstatering af disse byrder eller fordele nødvendige bogføringsmateriale, er det formålstjenligt at give dem en ret til selv at rejse sagen og overlade det til medlemsstaternes kompetente myndigheder på de betingelser, der er fastsat i denne forordning, at efterprøve de oplysninger, der ligger til grund for virksomhedernes ansøgning, inden fastsættelsen af udligningsbeløbet; der skal fastsættes en frist, inden for hvilken disse myndigheder skal træffe deres afgørelse;

udligningsbetalingerne er forbundet med opstillingen af statens, de kompetente myndigheders og jernbanevirksomhedernes budgetter; derfor er det tilrådeligt at fastsætte særlige bestemmelser for betalingen af de foreløbige udligningsbeløb og for afregningen af restbeløbet;

[1] EFT nr. L 156 af 28.6.1969, s. 1.

▼B

for at opnå klarhed i regnskaberne og for i rimelig grad at skabe offentlighed i normaliseringen af regnskaberne skal det foreskrives, at de på grundlag af normaliseringen af regnskaberne ydede udligningsbeløb skal anføres i en oversigt, som skal vedlægges jernbanevirksomhedernes årsopgørelse;

det skal sikres, at medlemsstaterne giver jernbanevirksomhederne mulighed for at gøre deres interesser med hensyn til de særlige beslutninger, som medlemsstaterne træffer til gennemførelse af denne forordning, gældende med egnede midler;

Kommissionen skal fra medlemsstaterne kunne få alle formålstjenlige oplysninger om anvendelsen af denne forordning;

da de udligningsbetalinger, der følger af anvendelsen af denne forordning, ydes af medlemsstaterne efter fælles, id denne forordning fastlagte metoder, skal fremgangsmåden med forudgående underretning i henhold til artikel 93, stk. (3), i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab ikke anvendes på disse udligningsbetalinger;

virkeliggørelsen af den fælles transportpolitik kræver øjeblikkelig anvendelse af denne forordning på de seks nationale jernbanevirksomheder; undersøgelsen af de forudsætninger, under hvilke anvendelsen af denne forordning kan udstrækkes til andre jernbanevirksomheder, kan på grund af disse virksomheders karakter, især i henseende til konkurrencevilkårene inden for trafikken, og på grund af nødvendigheden af at iværksætte den fælles transportpolitik trinvis, udsættes endnu nogle år;

gennemførelsen af normaliseringen løser ikke medlemsstaterne fra forpligtelsen til så vidt muligt selv at fjerne årsagerne til de bestående fordrejninger; de må imidlertid derigennem hverken retligt eller faktisk gøre jernbanevirksomhedernes personales stilling ugunstigere og hverken hindre eller bremse forbedringen af dets leve- og arbejdsvilkår,

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## AFDELING I

## Definitioner og anvendelsesområde

### *Artikel 1*

1. Jernbanevirksomhedernes regnskaber normaliseres efter de fælles regler i denne forordning.

2. De finansielle udligninger, som normaliseringen af regnskaberne i henhold til stk. 1, kan have til følge, foretages fra 1. januar 1971 efter de fælles metoder, der er anført i denne forordning.

### *Artikel 2*

1. Normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber i henhold til denne forordning består i

▼B

a) at konstatere hvilke byrder, der hviler på jernbanevirksomhederne, og hvilke fordele de har, og som følger af de administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser — i sammenligning med den situation, jernbanevirksomhederne ville befinde sig i, hvis de arbejdede under de samme vilkår som de øvige transportgrenes virksomheder.

b) finansielt at udligne de byrder og fordele, der følger af konstateringen i henhold til litra a)

2. Som byrder i henhold til denne forordning anses ikke de byrder, der følger af administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som indeholder resultaterne af forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter.

3. Normalisering af regnskaberne i henhold til denne forordning vedrører ikke de af medlemsstaterne pålagte forpligtelser til offentlig tjeneste i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69.

*Artikel 3*

▼A1

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende jernbanevirksomheder:

▼M1

— Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Deutsche Reichsbahn (DR),

— Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),

— Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

— Société nationale des chemins de fer français (SNCF),

— Córas Iompair Éireann (CIE),

— 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),

▼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. Kommissionen forelægger senest 1. januar 1973 Rådet de bestemmelser, som den anser for nødvendige for at inddrage andre virksomheder, som ligeledes udfører befordringer ad skinnevej, under denne forordnings anvendelsesområde.

*Artikel 4*

1. Følgende kategorier af byrder og fordele er genstand for normaliseringen af regnskaberne i henhold til denne forordning:

a) ydelser, som er pålagt jernbanevirksomhederne, og som i det øvrige erhvervsliv — inklusive de andre transportgrene — bæres af staten (kategori I);

b) udgifter af social karakter til familietilskud, som jernbanevirksomhederne må bære i et andet omfang end tilfældet ville være, hvis de skulle yde bidrag på samme betingelser som de andre transportgrenes virksomheder (kategori II);

c) udgifter til pensioner og livrenter, som må bæres af jernbanevirksomhederne på andre betingelser end dem, som gælder for de andre transportgrenes virksomheder (kategori III);

d) jernbanevirksomhedernes overtagelse af udgifterne til anlæg, hvor bane krydser vej (kategori IV).

2. Følgende kategorier af byrder og fordele, som består ved denne forordnings ikrafttræden, skal ophæves senest 1. januar 1971:

a) forpligtelse til at ansætte mere personale end nødvendigt for driften (kategori V);

▼B

b) lønforhøjelser, som er blevet pålagt af en medlemsstats regering med tilbagevirkende kraft, med undtagelse af det tilfælde, hvor denne forhøjelse kun udgør en tilpasning af de af jernbanevirksomhederne udbetalte lønninger til de af de andre transportgrene udbetalte lønninger (kategori VI);

c) udsættelse, pålagt af de kompetente myndigheder, af fornyelse og vedligeholdelse (kategori VII).

3. Følgende kategori af byrder og fordele, som består ved denne forordnings ikrafttræden, skal være ophævet senest 1. januar 1973:

Udgifter til genopbygning og erstatningsanskaffelser på grund af krigsskader, som jernbanevirksomhederne bærer og som burde have påhvilet staten (kategori VIII).

De finansielle byrder, der følger af de lån, som er ydet i forbindelse med denne kategori, inddrages i normaliseringen af regnskaberne i henhold til denne forordning, indtil de ophører med at bestå.

4. Følgende kategorier af byrder og fordele, som består ved denne forordnings ikrafttræden, vil kunne være genstand for normalisering af regnskaberne i henhold til denne forordning:

a) forpligtelse til at beskæftige mere personale end nødvendigt for driften (kategori IX);

b) foranstaltninger, som er pålagt af staten til gunst for personalet som national påskønnelse på betingelser, som afviger fra de for de andre transportgrenes virksomheder gældende betingelser (kategori X);

c) ydelser til gunst for personalet, som jernbanevirksomhederne, men ikke de andre transportgrenes virksomheder, må bære (kategori XI);

d) udgifter af social karakter, især til sygeforsorg, som jernbanevirksomhederne må bære i et andet omfang end tilfældet ville være, hvis de skulle yde bidrag på samme betingelser som de andre transportgrenes virksomheder (kategori XII);

e) byrder på grund af en af staten pålagt bibeholdelse af værksteder eller andre driftsanlæg under forudsætninger, som ikke lader sig forene med en forretningsmæssig drift af jernbanevirksomheden (kategori XIII);

f) pålæg vedrørende offentlige bygge- og leveringsordrer (kategori XIV).

Følgende kategori af byrder og fordele vil ligeledes kunne være genstand for normaliseringen af regnskaberne i henhold til denne forordning:

Finansielle byrder, som hidrører fra en hidtil manglende normalisering (kategori XV).

En endelig løsning vedrørende kategorierne IX — XV fastsættes af Rådet senest ved vedtagelsen af gennemførelsesforanstaltningerne til artikel 8 i rådsbeslutning af 13. maj 1965 vedrørende harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken. Indtil dette tidspunkt bestræber medlemsstaterne sig på at fjerne årsagerne til disse byrder og fordele.

▼B

AFDELING II

**Fælles regler for normalisering og udligning**

*Artikel 5*

1. Jernbanevirksomhedernes byrder og fordele, som er eller kan være genstand for normalisering af regnskaberne, konstateres i henhold til de bilag, som er en integrerende bestanddel af denne forordning.

2. Sammenlignes for en kategori, der skal normaliseres, det på jernbanevirksomhederne anvendte system med de andre transportgrenes system, benyttes til denne sammenligning kun de andre transportgrenes privatøkonomiske virksomheder.

*Artikel 6*

1. Bruttoudligningsbeløbet bestemmes for hver normaliseringskategori efter beregningsprincipperne i det bilag, der vedrører den pågældende kategori.

Ved konstateringen af nettobeløbet holdes alle delbeløb, som ved beregningen af de enkelte kategoriers bruttobeløb fremtræder dobbelt, udenfor.

2. Fremgår det af beregningen i henhold til de i bilaget for hver normaliseringskategori anførte bestemmelser, at der påhviler jernbanevirksomheden en byrde, har denne krav på den tilsvarende finansielle udligning fra det offentlige.

Udviser denne beregning en fordel for jernbanevirksomheden, skal den tilsvare det offentlige en tilsvarende finansiel udligning.

*Artikel 7*

1. Jernbanevirksomhederne indgiver hvert år en normaliseringsansøgning til de kompetente myndigheder i henhold til bestemmelserne i denne forordning.

2. Denne ansøgning skal indeholde:

a) de beregnede angivelser for det kommende budgetår under iagttagelse af de på tidspunktet for ansøgningens indgivelse gældende administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser;

b) de angivelser, som er nødvendige til berigtigelse af de for det budgetår, hvis endelige resultat er kendt, ydede foreløbige betalinger.

3. Denne ansøgning skal indgives i så god tid, at de nødvendige midler kan afsættes på det offentliges budget; den skal indeholde alle formålstjenlige begrundelser, som især vedrører følgende:

▼B

a) byrder eller fordele for hver normaliseringskategori;

b) den for den pågældende kategori anvendte beregningsmetode;

c) de i artikel 6, stk. 1, nævnte brutto- og nettobeløb for den pågældende kategori. Ved opstillingen af overslagene i henhold til stk. 2, litra a) beregnes beløbene på grundlag af bogføringsdata fra det sidste budgetår, hvis resultat ligger endeligt fast, og under hensyntagen til de ændringer, der er indtrådt i hver normaliseringskategori indtil ansøgningens indgivelse.

*Artikel 8*

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder efterprøver de angivelser, som er blevet lagt til grund for jernbanevirksomhedens ansøgning.

2. Efter at medlemsstaternes kompetente myndigheder har givet vedkommende virksomhed mulighed for at udtale sig, kan de:

— berigtige udligningsbeløbene og ændre andre angivelser i ansøgningen, såfremt denne forordnings bestemmelser ikke er blevet iagttaget,

— i ansøgningen inddrage andre byrder eller fordele, som følger af en af de kategorier, som er omhandlet i artikel 4.

3. De kompetente myndigheder fastsætter i henhold til denne forordning det foreløbige udligningsbeløb for det kommende budgetår samt det endelige udligningsbeløb for det foregående budgetår, hvis endelige resultat er kendt. Denne beslutning angiver endvidere, hvilke angivelser der er blevet lagt til grund ved beregningen af disse beløb.

4. De kompetente myndigheder meddeler jernbanevirksomhederne deres beslutning senest seks måneder efter ansøgningens modtagelse.

Træffer de kompetente myndigheder ingen beslutning inden for denne frist, anses virksomhedens ansøgning som foreløbigt godkendt.

*Artikel 9*

Medlemsstaterne betaler det i henhold til artikel 8 fastsatte foreløbige udligningsbeløb i løbet af det budgetår, for hvilket overslaget er blevet opstillet.

I løbet af det samme budgetår betaler eller opkræver medlemsstaterne det udligningsrestbeløb, som svarer til forskellen mellem det endelige udligningsbeløb og de allerede ydede foreløbige udligningsbeløb for det foregående, endeligt afsluttede budgetår.

▼B

*Artikel 10*

1. Beløbene til finansielle udligninger for hver normaliseringskategori skal angives i en oversigt, som er vedlagt jernbanevirksomhedens årsopgørelse. Denne oversigt indeholder de beløb til finansielle udligninger, som henholdsvis er blevet opkrævet foreløbigt og er blevet opkrævet eller betalt til restudligning i henhold til bestemmelserne i artikel 9.

Denne oversigt indeholder endvidere for hver forpligtelse til offentlig tjeneste de udligningsbeløb, som er blevet bevilget i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69.

2. Totalsummen af de ifølge normaliseringen af regnskaberne opkrævede udligningsbeløb samt af de udligningsbeløb, der er blevet opkrævet i medfør af forpligtelser til offentlig tjeneste anføres ifølge de gældende nationale forskrifter enten i jernbanevirksomhedens driftsregnskab eller på tabs- og vindingskonto.

*Artikel 11*

Medlemsstaternes kompetente myndigheders beslutninger i henhold til bestemmelserne i denne forordning skal begrundes og bekendtgøres officielt.

*Artikel 12*

Medlemsstaterne giver jernbanevirksomhederne som sådanne mulighed for med egnede midler at gøre deres interesser i henseende til de på grundlag af denne forordning trufne beslutninger gældende.

AFDELING III

**Afslutningsbestemmelser**

*Artikel 13*

1. Kommissionen kan af medlemsstaterne forlange alle formålstjenlige oplysninger om anvendelsen af denne forordning. Anser Kommissionen det for nødvendigt, rådfører den sig med de pågældende medlemsstater.

2. På udligningsbetalinger, der følger af anvendelse af denne forordning, skal fremgangsmåden med forudgående underretning i henhold til artikel 93, stk. (3), i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab ikke anvendes.

Medlemsstaterne meddeler omgående Kommissionen for hver kategori af de af denne forordning omfattede byrder eller fordele, hvilke beløb der faktisk er blevet udbetalt som udligning.

▼B

*Artikel 14*

1. Medlemsstaterne udsteder rettidigt efter at have rådført sig med Kommissionen de til gennemførelse af denne forordning nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser.

2. Kommissionen rådfører sig på anmodning af en medlemsstat eller efter eget skøn med de pågældende medlemsstater om udkastene til de i stk. 1 omhandlede bestemmelser.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

*BILAG I*

*Kategori I:* **Ydelser, som er pålagt jernbanevirksomhederne, og som i det øvrige erhvervsliv — inklusive de andre transportgrene — bæres af staten.**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser selv bærer visse ydelser, som i det øvrige erhvervsliv — inklusive de andre transportgrenes virksomheder — helt eller delvis bæres af staten. Til disse ydelser hører især erstatninger ved arbejdsulykker og særlige børnetilskud til arbejdstagere.

B. **Beregningsprincipper**

Udligningsydelsen svarer til det beløb, som ville have påhvilet staten, dersom der havde været tale om en virksomhed inden for det øvrige erhvervsliv — inklusive de andre transportgrene.

▼B

*BILAG II*

*Kategori II:* **Udgifter af social karakter til familietilskud, som jernbanevirksomhederne må bære i et andet omfang end tilfældet ville være, hvis de skulle yde bidrag på samme betingelser som de andre transportgrenes virksomheder.**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser enten umiddelbart eller gennem en særlig institution skal påtage sig at yde familietilskuddene.

B. **Beregningsprincipper**

Den byrde, der skal normaliseres, svarer til forskellen mellem

a) summen af de af jernbanevirksomheden betalte, ifølge almindelige retsregler fastsatte tilskud og

b) den samme, under hensyntagen til følgende værdier berigtigede sum:

— forholdet mellem antallet af familieforsørgere og personer i aktiv tjeneste hos jernbanevirksomheden og hos den samlede mængde af virksomheder, som yder bidrag til den som reference valgte institution;

— forholdet mellem det gennemsnitlige antal af personer, der skal underholdes af familieforsørgeren, hos jernbanevirksomheden og hos den samlede mængde af virksomheder, som yder bidrag til den som reference valgte institution.

▼B

*BILAG III*

*Kategori III:* **Udgifter til pensioner og livrenter, som må bæres af jernbanevirksomhederne på andre betingelser end dem, der gælder for de andre transportgrenes virksomheder.**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser skal bære udgifterne til pension og livrenter til sit personale og andre berettigede på andre betingelser end de andre transportgrenes virksomheder.

De afvigende betingelser, som fører til byrder som ikke er ensartede, beror på,

1. at jernbanerne skal betale de bestående livrenter umiddelbart og fuldtud, medens de andre transportgrenes virksomheder overfører bidrag til en institution i forhold til antal og størrelse af lønningerne til personale, som er i aktiv tjeneste, eller

2. at der for jernbanepersonalet anvendes visse særlige forskrifter, som de øvrige transportgrene ikke er undergivet, og hvorved der opstår ekstra byrder eller fordele for jernbanerne.

B. **Beregningsprincipper**

1. Ved udgifterne i henhold til litra A, nr. 1, svarer udligningsydelsen til forskellen mellem den byrde, der bæres af virksomheden og den, som den skulle bære, hvis den med samme antal personer i aktiv tjeneste og med samme lønninger var tilsluttet en ordning ifølge almindelige retsregler (almindelig ordning om social sikkerhed og obligatoriske tillægsordninger) eller de andre transportgrenes ordning. Frembyder disse ordninger intet grundlag for sammenligning, anvendes en repræsentativ transportvirksomheds pensions- og livrenteordning som grundlag.

   Størrelsen af jernbanevirksomhedens byrde fremgår umiddelbart af bogføringen.

   Byrden, som ville opstå for jernbanevirksomheden, hvis denne med samme antal personer i aktiv tjeneste og med samme lønninger var tilsluttet den som reference valgte ordning, fremkommer, idet de for denne ordning gældende administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser anvendes.

2. Ved udgifterne i henhold til litra A, nr. 2, svarer udligningsydelsen

   a) til forskellen mellem

      — den byrde, som har påhvilet virksomheden, og som fremgår umiddelbart af bogføringen, og

      — de indirekte eller direkte fordele i forhold til de andre transportgrene, som opstår for virksomheden på grund af anvendelsen af de under litra A, nr. 2, nævnte særlige bestemmelser,

   eller

   b) forskellen mellem

      — de byrder, som virksomheden bærer eller skulle bære til dækning af samtlige udgifter ifølge den for den gældende pensions- og livrenteordning, og

      — de byrder, som ville følge af anvendelsen af referenceordningen.

3. Fører en afvigende intern ordning, som har det samme mål, til de samme resultater som anvendelsen af stk. 1 og stk. 2, kan kompensationsydelsen beregnes på grundlag af denne ordning.

▼B

4. Medlemsstaterne fremsender inden 31. december 1970 til Kommissionen et overslag over de udligningsbeløb, som de i overensstemmelse med disse principper agter at udbetale til deres jernbanevirksomhed.

   Kommissionen fremlægger en beretning herom inden 31. december 1971. På grundlag af denne beretning træffer Rådet, senest når foranstaltningerne til gennemførelse af artikel 8 i rådsbeslutning af 13.maj 1965 vedrørende harmonisering af visse bestemmelser, som har indvirkning på konkurrencen inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken, vedtages, beslutning om de forholdsregler, som skal tages på dette område.

▼B

*BILAG IV*

*Kategori IV:* **Jernbanevirksomhedernes overtagelse af udgifterne til anlæg, hvor en bane krydser en vej**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser må bære en usædvanlig stor andel af udgifterne til bygning og drift af anlæg, der er fælles for jernbanerne og andre transportgrene. Det anses som en usædvanlig stor andel, når:

a) *i forbindelse med bygning af en ny vej,*

jernbanevirksomheden må bære udgifterne til et anlæg, hvor en bane krydser en vej, når anlægget er et led i en ny trafikvej, som den ikke har fremsat anmodning om,

b) *i forbindelse med modernisering af et over- eller underføringsanlæg og i forbindelse med, at en niveauskæring erstattes med et over- eller underføringsanlæg,*

jernbanevirksomheden må bære udgifterne til en modernisering, som den ikke selv har fremsat anmodning om, med fradrag af de ekstra omkostninger for ændringer, som den selv har foranlediget, og de fordele, som følger af moderniseringen,

c) *i forbindelse med modernisering af en niveauskæring,*

jernbanevirksomheden må bære mere end halvdelen af udgifterne, eller

d) *i forbindelse med fornyelse, vedligeholdelse og drift*

— af over- eller underføringsanlæg,

jernbanevirksomheden må bære udgifterne i større udstrækning end hvad der svarer til dens andel af udgifterne til bygning eller til modernisering af anlæg, hvor en bane krydser en vej ifølge principperne i litra a) og b),

— af niveauskæringer,

jernbanevirksomheden må bære mere end halvdelen af udgifterne.

B. **Beregningsprincipper**

Udligningsbeløbet fastsættes således:

*i tilfælde a):* Udligningsbeløbet svarer til den del af udgifterne, som er pålagt jernbanevirksomheden, der ikke har anmodet om en ny vej, med fradrag af ekstraomkostninger, som eventuelle tilpasninger, jernbanevirksomheden har anmodet om, måtte medføre;

*i tilfælde b):* Udligningsbeløbet svarer til den del af udgifterne, som er pålagt jernbanevirksomheden, der ikke har anmodet om modernisering af det pågældende anlæg, med fradrag af ekstraomkostninger til ændringer, som jernbanevirksomheden har anmodet om, og de fordele, der eventuelt følger af de pågældende arbejder; ved konstateringen af disse fordele tages der i det tilfælde, hvor en niveauskæring erstattes af et over- eller underføringsanlæg, hensyn til de udligningsbetalinger, som jernbanevirksomheden allerede får for niveauskæringen;

*i tilfælde c):* Udligningsbeløbet svarer til de jernbanevirksomheden pålagte merudgifter i forhold til den halvdel af udgifterne, som den skal bære;

▼B

*i tilfælde d):* I forbindelse med over- eller underføringsanlæg svarer udligningsbeløbet til de jernbanevirksomheden pålagte merudgifter i forhold til jernbanevirksomhedens andel af udgifterne til bygning eller modernisering af anlæg, hvor en bane krydser en vej, ifølge beregningsprincipperne for tilfældene a) og b);

— i forbindelse med niveauskæringer svarer udligningsbeløbet til de jernbanevirksomheden pålagte merudgifter i forhold til den halvdel af udgifterne, som den skal bære.

▼B

*BILAG V*

*Kategori V:* **Forpligtelse til at ansætte mere personale end nødvendigt for**

**Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed i medfør af administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser skal ansætte mere personale, end den faktisk behøver.

▼B

*BILAG VI*

*Kategori VI:* **Lønforhøjelser, som er blevet pålagt af en medlemsstats regering med tilbagevirkende kraft, med undtagelse af det tilfælde, hvor denne forhøjelse kun udgør en tilpasning af de af jernbanevirksomhederne udbetalte lønninger til de af de andre transportgrene udbetalte lønninger**

**Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed i medfør af en regeringsforanstaltning må forhøje sit personales lønninger med tilbagevirkende kraft, uden at der kan tages hensyn til udgifterne til de tilbagevirkende forhøjelser ved salgsprisen, for så vidt der ikke påhviler de andre transportgrenes virksomheder lignende byrder.

▼B

*BILAG VII*

*Kategori VII:* **Udsættelse, pålagt af de kompetente myndigheder, af fornyelse og vedligeholdelse**

**Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed i medfør af en af myndighederne truffet beslutning er forpligtet til at nedsætte udgifterne til fornyelse og vedligeholdelse til et beløb, der ligger under det for virksomhedens uafbrudte virke nødvendige.

Dette indgreb fører til, at udgifterne i de budgetår, i hvilke de forsinkede arbejder skal indhentes, bliver unormalt høje. Dette forhold medfører en byrde, hvis jernbanevirksomheden ikke kan forhøje de til dækning af udgifterne til vedligeholdelse og fornyelse bestemte midler i løbet af disse budgetår.

▼B

*BILAG VIII*

*Kategori VIII:* **Udgifter til genopbygning og erstatningsanskaffelser på grund af krigsskader, som jernbanevirksomhederne bærer og som burde have påhvilet staten**

A. **Anvendelsesmåde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser skal bære udgifterne til genopbygning eller erstatningsanskaffelser på grund af krigsskader på andre betingelser end de for de andre transportgrenes virksomheder gældende.

B. **Beregningsprincipper**

Beløbet fremkommer ved en sammenligning mellem de betingelser, på hvilke jernbanen og de andre transportgrenes virksomheder har måttet bære disse udgifter, hvorved der eventuelt tages hensyn til de indirekte omkostninger, som har påhvilet jernbanevirksomhederne som følge af jernbanetrafikkens særlige karakter.

Der skal tages hensyn til følgende byrder:

a) direkte udgifter til genopbygning eller erstatningsanskaffelse;

b) finansielle byrder i forbindelse med genopbygning eller erstatningsanskaffelse.

Størrelsen af udligningsydelsen fremgår umiddelbart af jernbanevirksomhedens bogføring.

Er der blevet optaget et lån til dækning også af andre udgifter, lægges den til genopbygning eller erstatningsanskaffelse bestemte del af lånet til grund ved beregningen af byrden.

▼B

*BILAG IX*

*Kategori IX:* **Forpligtelse til at beskæftige mere personale end nødvendigt for driften**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge bestemmelser fastsat af myndighederne er forpligtet til

a) fortsat at beskæftige overtalligt personale, hvis afskedigelse ville være mulig ifølge bestemmelser om personalet;

b) på grundlag af de af jernbanevirksomhederne ikke anerkendte bestemmelser i personalestatutten om ikke at afskedige personale, som er blevet overflødigt på grund af rationaliseringsforanstaltninger i driften, og hvis anvendelse til andre opgaver i virksomheden ikke er berettiget.

B. **Beregningsprincipper**

Byrden på grund af den fortsatte beskæftigelse af overtalligt personale retter sig efter antallet af personer, som berøres af den pågældende foranstaltning.

*I tilfælde a):* Antallet af personer, der skal afskediges, foreslås af virksomheden. Antallet af personer, der fortsat skal beskæftiges, fastsættes ved en vedtagelse af de kompetente myndigheder. For disse personaleudgifter gives udligningsydelser, så længe dette personale er overtalligt.

*I tilfælde b):* Antallet af de overtallige personer, der skal lægges til grund for beregningen, skal angives af jernbanevirksomheden. Det svarer til antallet af personer, som er blevet overflødige som følge af rationaliseringsforanstaltninger; herved tages den mulighed i betragtning i det år, i hvilket rationaliseringsforanstaltningerne får virkning, fortsat at beskæftige dette personale i stillinger, som bliver ledige ved pensioneringer eller som nyoprettes.

Størrelsen af den byrde, der fremkommer herved, svarer til summen af udgifterne til lønninger, ydelser og sociale byrder for hver fortsat beskæftiget person eller hver ensartet kategori af personer. I sidstnævnte tilfælde kan beløbet udregnes på grundlag af den gennemsnitlige byrde for hver ensartet kategori af personer.

▼B

*BILAG X*

*Kategori X:* **Foranstaltninger, som er pålagt af staten til gunst for personalet som national påskønnelse på betingelser, som afviger fra de for de andre transportgrenes virksomheder gældende betingelser**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed i medfør af administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser til gunst for personalet i tiden for aftjening af værnepligt eller for de personer, som har gjort sig særlig fortjent af staten, må træffe særlige foranstaltninger og f.eks. bevilge tillæg, anciennitetsbonus, ekstra forfremmelser eller særlig orlov.

B. **Beregningsprincipper**

Udligningsydelsen svarer til beløbet for de særlige begunstigelser, som virksomheden skal yde til gunst for det pågældende personale.

Ved de ekstra forfremmelser tages kun sådanne i betragtning, der overstiger de i stillingsnormeringsplanen fastlagte stillinger.

Udligningsydelsen kan alt efter størrelsen af den berørte personalestyrke beregnes på følgende to måder:

a) for hvert enkelt tilfælde eller

b) for ensartede personalekategorier, idet den gennemsnitlige stigning i udgifterne for hver person og det årlige antal begunstigede konstateres for hver kategori.

▼B

*BILAG XI*

*Kategori XI:* **Ydelser til gunst for personalet, som jernbanevirksomhederne, men ikke de andre transportgrenes virksomheder må bære**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed i medfør af administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser skal yde hele sit i aktiv tjeneste eller på ventepenge værende personale eller en del af det tilskud, som ikke er pålagt de andre transportgrenes virksomheder. Disse tilskud omfatter især ekstra familietilskud eller ekstra feriepenge.

B. **Beregningsprincipper**

Udligningsydelsen svarer til beløbet for de byrder, som er pålagt virksomheden.

▼B

*BILAG XII*

*Kategori XII:* **Udgifter af social karakter, især til sygeforsorg, som jernbanevirksomhederne må bære i et andet omfang end tilfældet ville være, hvis de skulle yde bidrag på samme betingelser som de andre transportgrenes virksomheder**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge bestemmelser fastsat enten umiddelbart eller gennem en særlig institution skal påtage sig visse ydelser, f.eks. omkostninger til sygeforsorg.

B. **Beregningsprincipper**

Udligningsydelsen svarer til forskellen mellem den byrde, som virksomheden faktisk bærer, og den byrde, som den skulle påtage sig, hvis den var tilsluttet den institution, der anvendes som reference, hvorved der tages hensyn til de begunstigelser, som virksomheden selv har ydet.

Ved udgifterne til sygeforsorg beregnes ydelsen således:

Den byrde, som skal bæres af jernbanevirksomheden, fremgår umiddelbart af bogføringen. Den byrde, som den skulle bære, hvis den med samme størrelse af personale i aktiv tjeneste og samme lønninger var tilsluttet referenceordningen, konstateres efter de for denne ordning gældende administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser. Udgifterne til de i forhold til referenceordningen ekstra begunstigelser, som jernbanevirksomheden selv yder sit personale, skal fradrages forskellen mellem de således opnåede to størrelser.

▼B

*BILAG XIII*

*Kategori XIII:* **Byrder på grund af en af staten pålagt bibeholdelse af værksteder eller andre driftsanlæg under forudsætninger, som ikke lader sig forene med en forretningsmæssig drift af jernbanevirksomhederne**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed — i medfør af en afgørelse af myndighederne — ud fra social- eller regionalpolitiske overvejelser skal bibeholde værksteder eller andre driftsanlæg, som ikke mere er berettigede af driftsmæssige grunde.

B. **Beregningsprincipper**

Udligningsydelsen svarer til den byrde, som følger af den pålagte bibeholdelse. Denne byrde kan udregnes ved hjælp af jernbanevirksomhedens bogføringsdata.

▼B

*BILAG XIV*

*Kategori XIV:* **Pålæg vedrørende offentlige bygge- og leveringsordrer**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge af myndighederne fastsatte bestemmelser skal afgive en del af sine bygge- og leveringsordrer til indenlandske virksomheder med hjemsted i bestemte områder i medlemsstaten eller til bestemte grupper af indenlandske entreprenører.

B. **Beregningsprincipper**

Den af ordremodtageren anvendte pris for præferenceordren sammenlignes med prisen for det økonomisk gunstigste tilbud for den samme ordre eller — i mangel af et sådant tilbud — for en lignende ordre.

Størrelsen af udligningsydelsen fremgår af forskellen mellem disse to priser.

▼B

*BILAG XV*

*Kategori XV:* **Finansielle byrder, som hidrører fra en hidtil manglende normalisering**

A. **Anvendelsesområde**

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomheds budget ifølge en intervention fra det offentliges side indeholder finansielle byrder på grund af lån eller forskud fra de kompetente myndigheder, som er blevet ydet på grundlag af disse myndigheders tidligere beslutninger ud fra overvejelser, som er uforenelige med de i denne forordning nedlagte normaliseringsprincipper.

B. **Beregningsprincipper**

De ovennævnte årlige byrder af regnskaberne kan af de kompetente myndigheder indføres i deres eget budget eller inddrages i normaliseringen inden for rammerne af denne forordning. I sidstnævnte tilfælde skal normaliseringen tage sigte på beløbet for de byrder, som består på grund af lån eller forskud, der skal betales tilbage, ydet af de kompetente myndigheder, og som er opført i jernbanevirksomhedens budget.

Størrelsen af disse byrder fremgår af jernbanevirksomhedens bogføring.