Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

RÈGLEMENT (CEE) Nº 1192/69 DU CONSEIL

du 26 juin 1969

relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

(JO L 156 du 28.6.1969, p. 8)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CEE) nº 3572/90 du Conseil du 4 décembre 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Règlement (CE) nº 1791/2006 du Conseil du 20 novembre 2006	L 363	1	20.12.2006
►**M3**	Règlement (UE) nº 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013	L 158	1	10.6.2013

Modifié par:

►**A1**	Acte d'adhésion du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	L 73	14	27.3.1972
	(adapté par la décision du Conseil du 1er janvier 1973)	L 2	1	1.1.1973
►**A2**	Acte d'adhésion de la Grèce	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède	C 241	21	29.8.1994
	(adapté par la décision 95/1/CE, Euratom, CECA du Conseil)	L 1	1	1.1.1995
►**A5**	Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne	L 236	33	23.9.2003

▼B

RÈGLEMENT (CEE) Nº 1192/69 DU CONSEIL

du 26 juin 1969

relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 75 et 94,

vu la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ([1]),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ([2]),

vu l'avis du Comité économique et social ([3]),

considérant qu'un des objectifs de la politique commune des transports est l'élimination des disparités qui se manifestent, du fait des pouvoirs publics, par l'imposition de charges ou par l'octroi d'avantages aux entreprises de chemin de fer et qui sont, par conséquent, de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence;

considérant qu'il y a lieu à cet effet d'engager une action permettant de parvenir à l'élimination des effets provoqués par ces charges ou avantages dans la perspective de la réalisation de l'égalité de traitement entre modes de transport; que cette action peut consister pour certaines catégories de charges ou avantages dans leur suppression à court terme; que, pour d'autres catégories, cette action doit être poursuivie dans le cadre d'une normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, caractérisée par la compensation financière des effets provoqués par ces charges ou avantages;

considérant qu'en ce qui concerne les catégories de charges ou avantages retenues dans le cadre de l'action de normalisation, une solution définitive pour certaines d'entre elles devra être prise en liaison avec l'harmonisation progressive des règles régissant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les États, prévue à l'article 8 de la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable; que, pour ces catégories de charges ou avantages, il convient, dès lors, dans l'attente de la solution définitive, de laisser à chaque État la faculté de décider cas par cas s'il y a lieu ou non de procéder à la normalisation, celle-ci devant cependant, en cas de décision positive, être effectuée conformément aux règles communes prévues par le présent règlement, notamment en ce qui concerne les principes de calcul pour la détermination de la compensation financière;

([1]) JO nº 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.
([2]) JO nº C 135 du 14. 12. 1968, p. 34.
([3]) JO nº C 118 du 11. 11. 1968, p. 7.

▼B

considérant que, pour procéder, dans le cadre de la normalisation des comptes, aux compensations financières que cette normalisation est susceptible d'entraîner, il faut d'abord déterminer, par rapport à la situation dans laquelle se trouveraient les entreprises de chemin de fer si elles étaient dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport, tant les charges qui pèsent sur elles que les avantages dont elles bénéficient;

considérant qu'il y a lieu pour cette détermination de définir les situations sur lesquelles doit porter l'opération de normalisation; qu'il convient de couvrir toutes les situations de fait existantes dans les États membres, à l'exception, d'une part, des obligations de service public qui sont visées par le règlement (CEE) nº 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ([1])et, d'autre part, des disparités se présentant dans le domaine des charges d'infrastructure et des charges fiscales dans le régime des trois modes de transport, disparités qui sont destinées à être éliminées dans le cadre des solutions envisagées en matière de tarification de l'infrastructure et à l'occasion de l'aménagement de la fiscalité générale et spécifique des transports;

considérant que, chaque situation de normalisation représentant un cas particulier, il convient de fixer pour chacun des ces cas le champ d'application et les principes de calcul à appliquer pour la détermination des charges ou avantages imposés ou accordés aux entreprises de chemin de fer;

considérant que, pour déterminer le montant de ces charges ou avantages, une comparaison est en principe nécessaire entre le régime appliqué aux entreprises de chemin de fer et celui appliqué aux entreprises privées des autres modes de transport;

considérant que les entreprises de chemin de fer supportent généralement plus de charges qu'elles ne bénéficient d'avantages et qu'elles peuvent, en outre, fournir facilement les éléments comptables nécessaires pour la détermination de ces charges ou avantages; qu'il est, dès lors, opportun de leur accorder un droit d'initiative en la matière, tout en laissant aux autorités compétentes des États membres le soin d'examiner, dans les conditions prévues au présent règlement, les éléments qui ont servi de base pour l'établissement de la demande des entreprises, avant de fixer le montant de la compensation; qu'il convient d'impartir un délai à ces autorités pour prendre leur décision;

considérant que, le paiement des compensations étant lié à la préparation du budget de l'État ou des autorités compétentes ainsi qu'à celui des entreprises de chemin de fer, il est utile de fixer des dispositions particulières pour le paiement des montants prévisionnels et la liquidation du solde;

considérant que, pour la clarté des comptes et dans le but de donner une publicité appropriée à la normalisation des comptes, il convient de prescrire que les montants des compensations accordés au titre de la normalisation des comptes, figurent dans un tableau annexé au bilan annuel des entreprises de chemin de fer;

([1]) JO nº L 156 du 28. 6. 1969, p. 1.

▼B

considérant qu'il convient d'assurer que des moyens appropriés soient mis à la dispositions des entreprises de chemin de fer par les États membres en vue de leur permettre de faire valoir leurs intérêts à l'égard des décisions particulières prises par les États membres en exécution du présent règlement;

considérant que la Commission doit pouvoir obtenir des États membres tous renseignements utiles sur l'application du présent règlement;

considérant que, les compensations qui résultent de l'application du présent règlement étant accordées par les États membres suivant des méthodes communes fixées par le présent règlement il y a lieu d'exempter ces compensations de la procédure d'information préalable prévue à l'article 93 paragraphe 3 du traité instituant la Communauté économique européenne;

considérant que la réalisation de la politique commune des transports exige l'application immédiate des dispositions du présent règlement aux six entreprises nationales de chemin de fer; que l'examen des conditions dans lesquelles pourra être réalisée l'extension de l'application du présent règlement aux autres entreprises de chemin de fer peut être reporté de quelques années en raison du caractère de ces entreprises à l'égard, notamment, des conditions de concurrence dans les transports ainsi que de la nécessité de procéder progressivement à la mise en œuvre de cette politique commune;

considérant que l'opération de normalisation ne dispense pas les États membres d'éliminer eux-mêmes, dans toute la mesure du possible, les causes de distorsion existantes; qu'ils doivent néanmoins par cette action, ne pas rendre moins favorable, en droit ou en fait, la situation du personnel des entreprises de chemin de fer et ne pas constituer d'obstacle ou de frein à l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

SECTION I

Définitions et champ d'application

Article premier

1. Les comptes des entreprises de chemin de fer sont normalisés selon les règles communes énoncées au présent règlement.

2. Les compensations financières que la normalisation des comptes prévue au paragraphe 1 est susceptible d'entraîner sont effectuées, à partir du 1er janvier 1971, selon les méthodes communes énoncées au présent règlement.

Article 2

1. Au sens du présent règlement, la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer consiste:

▼B

a) à déterminer, par rapport à la situation dans laquelle elles se trouveraient si elles étaient dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport, tant les charges qui pèsent sur elles que les avantages dont elles bénéficient et qui résultent des dispositions législatives, réglementaires ou administratives, et

b) à compenser financièrement les charges et les avantages qui ressortent de la détermination prévue sous a).

2. Ne sont pas considérées comme charges au sens du présent règlement, celles résultant de dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui reprennent les résultats de négociations entre les partenaires sociaux.

3. La normalisation des comptes, au sens du présent règlement ne concerne pas les obligations de service public imposées par les États membres et visées par le règlement (CEE) nº 1191/69.

Article 3

▼A1

1. Les entreprises de chemin de fer auxquelles s'applique le présent règlement sont:

▼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. La Commission présentera au Conseil, au plus tard le 1er janvier 1973, les dispositions qu'elle estimera nécessaires, en vue d'étendre l'application du présent règlement à d'autres entreprises effectuant des transports par chemin de fer.

Article 4

1. Font l'objet de la normalisation des comptes visée au présent règlement les catégories suivantes de charges ou avantages:

a) indemnités imposées aux entreprises de chemin de fer et prises en charge par l'État pour l'économie en général, y compris les autres modes de transport (catégorie I);

b) dépenses de caractère social, supportées au titre des allocations familiales par les entreprises de chemin de fer, différentes de celles qu'elles supporteraient si elles devaient cotiser dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport (catégorie II);

c) charges de retraites et pensions supportées par les entreprises de chemin de fer dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport (catégorie III);

d) prise en charge par les entreprises de chemin de fer des dépenses relatives aux installations de croisement (catégorie IV).

2. Les catégories suivantes de charges ou avantages existant lors de l'entrée en vigueur du présent règlement doivent être supprimées au plus tard le 1er janvier 1971:

a) obligation de recruter du personnel excédant les besoins de l'entreprise (catégorie V);

▼B

b) majoration des rémunérations imposée par le gouvernement d'un État membre avec effet rétroactif, sauf dans le cas où la majoration des rémunérations ne constitue qu'une adaptation des rémunérations payées par les entreprises de chemin de fer aux rémunérations payées par les autres modes de transport (catégorie VI);

c) retard imposé par les autorités compétentes dans le renouvellement et l'entretien (catégorie VII).

3. La catégorie suivante de charges ou avantages existant lors de l'entrée en vigueur du présent règlement doit être supprimée au plus tard le 1er janvier 1973:

charges de reconstruction ou de remplacement à la suite de dommages de guerre, supportées par l'entreprise de chemin de fer et qui auraient dû incomber à l'État (catégorie VIII).

Les charges financières résultant des emprunts accordés au titre de cette catégorie font l'objet de la normalisation des comptes au sens du présent règlement jusqu'à leur épuisement.

4. Les catégories suivantes de charges ou avantages existant lors de l'entrée en vigueur du présent règlement pourront faire l'objet de la normalisation des comptes au sens du présent règlement:

a) obligation de maintenir du personnel excédant les besoins de l'entreprise (catégorie IX);

b) mesures en faveur du personnel, imposées par l'État, à titre de reconnaissance nationale dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport (catégorie X);

c) indemnités en faveur du personnel imposées aux entreprises de chemin de fer et non aux entreprises des autres modes de transport (catégorie XI);

d) dépenses de caractère social supportées, notamment, au titre des soins de santé par les entreprises de chemin de fer, différentes de celles qu'elles supporteraient si elles devaient cotiser dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport (catégorie XII);

e) charges résultant du maintien, imposé par l'État, d'ateliers ou autres établissements dans des conditions non conformes à une gestion commerciale de l'entreprise de chemin de fer (catégorie XIII);

f) conditions imposées pour les marchés publics de travaux et de fournitures (catégorie XIV).

La catégorie suivante de charges ou avantages pourra également faire l'objet de la normalisation des comptes au sens du présent règlement:

charges financières résultant du défaut de normalisation dans le passé (catégorie XV).

Une solution définitive en ce qui concerne les catégories IX à XV sera arrêtée par le Conseil au plus tard lors de l'adoption des mesures de mise en oeuvre de l'article 8 de la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Entre-temps, les États membres s'efforceront de supprimer les causes de ces charges ou avantages.

▼B

SECTION II

Règles communes de normalisation et de compensation

Article 5

1. Les charges ou avantages des entreprises de chemin de fer devant ou pouvant faire l'objet de la normalisation des comptes sont déterminés sur la base des dispositions des annexes, qui font partie intégrante du présent règlement.

2. Lorsque, pour une catégorie à normaliser, le régime appliqué aux entreprises de chemin de fer est comparé à celui des autres modes de transport, la comparaison ne se fait qu'avec les entreprises privées des autres modes de transport.

Article 6

1. Le montant brut des compensations est déterminé pour chaque catégorie de normalisation en appliquant les principes de calcul indiqués dans l'annexe correspondant à la catégorie concernée.

Le montant net est obtenu par l'élimination de toute somme faisant double emploi dans les éléments du calcul des montants bruts pour les diverses catégories.

2. Lorsque le calcul effectué conformément aux dispositions reprises en annexe pour chaque catégorie de normalisation fait apparaître une charge pour l'entreprise de chemin de fer, celle-ci a droit à la compensation financière correspondante de la part de l'autorité publique.

Lorsque ce calcul fait apparaître un avantage pour l'entreprise de chemin de fer, celle-ci lui doit la compensation financière correspondante.

Article 7

1. Les entreprises de chemin de fer présentent chaque année aux autorités compétentes une demande de normalisation en application des dispositions du présent règlement.

2. Cette demande comporte:

a) d'une part, les éléments, calculés en fonction des dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur au moment de la présentation de la demande, pour l'exercice budgétaire suivant;

b) d'autre part, les éléments nécessaires à la rectification des montants payés à titre prévisionnel pour l'exercice dont les résultats définitifs sont connus.

3. Cette demande, qui doit être introduite en temps opportun pour permettre l'inscription des crédits nécessaires au budget de l'autorité publique, contient toutes les justifications utiles concernant notamment:

▼B

a) les charges ou avantages pour chaque catégorie de normalisation;

b) la méthode de calcul appliquée pour chaque catégorie considérée;

c) les montants bruts et nets visés à l'article 6 paragraphe 1, pour chaque catégorie considérée. Pour ce qui concerne l'établissement des prévisions visées au paragraphe 2 sous a), ces montants sont calculés sur la base des données comptables du dernier exercice dont les résultats sont définitifs et compte tenu des modifications intervenues dans chaque catégorie de normalisation jusqu'à la présentation de la demande.

Article 8

1. Les autorités compétentes des États membres examinent les éléments qui ont servi de base pour l'établissement de la demande de l'entreprise de chemin de fer.

2. Après avoir donné à l'entreprise intéressée la possibilité de présenter ses observations, les autorités compétentes des États membres peuvent:

— rectifier les montants des compensations et modifier d'autres éléments de la demande lorsque les dispositions du présent règlement ne sont pas observées;

— inclure dans la demande d'autres charges ou avantages résultant d'une des catégories prévues à l'article 4.

3. Les autorités compétentes fixent, conformément aux dispositions du présent règlement, le montant prévisionnel de la compensation pour l'exercice suivant ainsi que le montant définitif de la compensation pour l'exercice antérieur dont le résultat final est connu. Cette décision indique également les éléments de calcul qui ont servi à déterminer ces montants.

4. Les autorités compétentes notifient leur décision à l'entreprise de chemin de fer au plus tard six mois après réception de la demande.

Si les autorités compétentes ne prennent pas de décision dans ce délai, la demande de l'entreprise est considérée comme acceptée à titre prévisionnel.

Article 9

Les États membres paient le montant prévisionnel des compensations, fixé en vertu de l'article 8, au cours de l'exercice budgétaire pour lequel a été établie la prévision.

Au cours de ce même exercice, les États membres paient ou perçoivent le solde de la compensation résultant de la différence entre le montant définitif de la compensation et les montants prévisionnels déjà payés au même titre pour l'exercice antérieur définitivement clôturé.

▼B

Article 10

1. Les montants des compensations financières pour chaque catégorie de normalisation figurent dans un tableau annexé au bilan annuel de l'entreprise de chemin de fer. Ce tableau contient les montants des compensations financières respectivement perçus à titre prévisionnel et perçus ou payés en liquidation du solde suivant les dispositions prévues à l'article 9.

Ce tableau contient également, pour chaque obligation de service public, les montants des compensations accordés en application des dispositions du règlement (CEE) nº 1191/69.

2. Le montant total des compensations perçues en vertu de la normalisation des comptes et des compensations perçues au titre des obligations de service public est inscrit au compte d'exploitation ou au compte de profits et pertes de l'entreprise de chemin de fer, selon les dispositions nationales en vigueur.

Article 11

Les décisions des autorités compétentes des États membres prises en application des dispositions du présent règlement sont motivées et font l'objet d'une publication officielle.

Article 12

Les États membres assurent aux entreprises de chemin de fer en tant que telles la possibilité de faire valoir leurs intérêts, par des moyens appropriés, à l'égard des décisions prises en application des dispositions du présent règlement.

SECTION III

Dispositions finales

Article 13

1. La Commission peut demander aux États membres tous renseignements utiles sur l'application du présent règlement. La Commission procède à une consultation des États membres intéressés lorsqu'elle l'estime nécessaire.

2. Les compensations qui résultent de l'application du présent règlement sont dispensées de la procédure d'information préalable prévue à l'article 93 paragraphe 3 du traité instituant la Communauté économique européenne.

Les États membres communiquent sans délai à la Commission, pour chaque catégorie de charges ou avantages visés par le présent règlement, les montants effectivement versés à titre de compensation.

▼B

Article 14

1. Les États membres arrêtent en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

2. Si un État membre le demande ou si elle l'estime opportun, la Commission procède à une consultation avec les États membres intéressés sur les projets relatifs aux dispositions visées au paragraphe 1.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE I

Catégorie I: **Indemnités imposées aux entreprises de chemin de fer et prises en charge par l'État pour l'économie en général, y compris les autres modes de transport**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer supporte elle-même certaines indemnités qui sont prises entièrement ou partiellement en charge par l'État pour l'économie en général, y compris les entreprises des autres modes de transport. Ces indemnités consistent, notamment, en allocations pour la réparation de dommages résultant d'accidents du travail ou en allocations spéciales pour enfants aux travailleurs.

B. **Principes de calcul**

L'indemnité compensatrice correspond au montant que l'État aurait pris en charge s'il s'était agi d'une entreprise de l'économie en général, y compris les autres modes de transport.

▼B

ANNEXE II

Catégorie II: **Dépenses de caractère social, supportées au titre des allocations familiales par les entreprises de chemin de fer, différentes de celles qu'elles supporteraient si elles devaient cotiser dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer est tenue d'assurer directement ou par l'intermédiaire d'un organisme spécialisé, les prestations au titre des allocations familiales.

B. **Principes de calcul**

La charge à normaliser est égale à la différence entre:

a) d'une part, le montant des allocations de droit commun payées par l'entreprise de chemin de fer et,

b) d'autre part, ce même montant corrigé par:

— le rapport entre le nombre de chefs de famille et le personnel en activité tant dans l'entreprise de chemin de fer que dans l'ensemble des entreprises cotisant à l'organisme pris comme référence;

— le rapport entre le nombre moyen des personnes à charge du chef de famille tant dans l'entreprise de chemin de fer que dans l'ensemble des entreprises cotisant à l'organisme pris comme référence.

▼B

ANNEXE III

Catégorie III: **Charges de retraites et pensions supportées par les entreprises de chemin de fer dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer est tenue d'assurer les charges de retraites et de pensions de son personnel et des ayants droit dans des conditions différentes de celles des entreprises des autres modes de transport.

Les conditions différentes qui entraînent des charges différentes proviennent:

1. du fait que les chemins de fer doivent payer directement et entièrement les pensions existantes, tandis que les entreprises des autres modes de transport versent une contribution à un organisme en fonction du nombre et du niveau des rémunérations du personnel en activité, ou

2. du fait que le personnel des chemins de fer bénéficie de l'application de certaines dispositions particulières auxquelles les autres modes de transport ne sont pas soumis, et qui entraînent des charges supplémentaires ou des avantages pour les chemins de fer.

B. **Principes de calcul**

1. En ce qui concerne les charges visées sous A point 1, l'indemnité compensatrice est égale à la différence entre la charge supportée par l'entreprise et celle qu'elle supporterait si elle était soumise, avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations, soit au régime de droit commun (régime général de sécurité sociale et régimes complémentaires obligatoires), soit au régime des autres modes de transport. Dans le cas où ces régimes n'offrent pas une base de comparaison, on prend pour base le régime de retraites et de pensions d'une entreprise représentative dans le domaine des transports.

   La charge que supporte l'entreprise de chemin de fer est donnée directement par la comptabilité.

   La charge qu'elle supporterait, si elle était soumise avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations au régime de référence, est déterminée par application des dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui organisent ce régime.

2. En ce qui concerne les charges visées sous A point 2, l'indemnité compensatrice est égale

   a) soit à la différence entre

      — d'une part, la charge supportée par l'entreprise et qui est donnée directement par la comptabilité de celle-ci et,

      — d'autre part, les avantages directs ou indirects par rapport aux autres modes de transport qui résultent pour l'entreprise de l'application des dispositions particulières mentionnées sous A point 2,

   b) soit à la différence entre

      — d'une part, les charges que l'entreprise supporte ou supporterait pour couvrir l'ensemble des charges du régime de retraites et de pensions auquel elle est soumise et,

      — d'autre part, les charges qui découleraient de l'application du régime de référence.

3. Si une réglementation interne différente, visant le même but, aboutit aux mêmes résultats que ceux qui découlent de l'application des paragraphes 1 et 2, il est admis de calculer l'indemnité compensatrice conformément à cette réglementation.

▼B

4. Les États membres communiqueront à la Commission avant le 31 décembre 1970, le calcul prévisionnel des compensations qu'ils entendent verser en application de ces principes à leur entreprise de chemin de fer.

La Commission présentera un rapport à ce sujet avant le 31 décembre 1971. Sur la base de ce rapport et au plus tard lors de l'adoption des mesures de mise en oeuvre de l'article 8 de la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, le Conseil décidera des actions à entreprendre en la matière.

▼B

ANNEXE IV

Catégorie IV: **Prise en charge par les entreprises de chemin de fer des dépenses relatives aux installations de croisement**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer supporte une part anormalement élevée des charges de construction et d'exploitation communes au chemin de fer et à d'autres modes de transport.

Est considéré comme part anormalement élevée:

a) *dans le cas de construction d'une voie nouvelle,*

le fait pour l'entreprise de chemin de fer de supporter les charges d'une installation de croisement pour une voie de circulation nouvelle qu'elle n'a pas demandée;

b) *dans le cas de modernisation d'un passage supérieur ou inférieur et dans le cas de remplacement d'un passage à niveau par un passage supérieur ou inférieur,*

le fait pour l'entreprise de chemin de fer de supporter les charges d'une modernisation qu'elle n'a pas demandée, déduction faite du coût supplémentaire relatif aux modifications qu'elle a fait effectuer pour elle-même, d'une part, et des avantages résultant de la modernisation, d'autre part;

c) *dans le cas de modernisation d'un passage à niveau,*

le fait pour l'entreprise de chemin de fer de supporter plus de la moitié des charges;

d) *dans le cas de renouvellement, d'entretien et de fonctionnement,*

— de passages supérieurs ou inférieurs,

le fait pour l'entreprise de chemin de fer de supporter les charges dans une mesure plus élevée que celle correspondant à sa participation aux charges de construction ou de modernisation des installations de croisement selon les principes visés sous a) et b),

— de passages à niveau,

le fait pour l'entreprise de chemin de fer de supporter plus de la moitié des charges.

B. **Principes de calcul**

Le montant de la compensation est déterminé de la façon suivante:

pour le cas sous a): le montant de la compensation correspond à la part mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer non demanderesse de la voie nouvelle déduction faite du coût supplémentaire qu'entraîneraient d'éventuels aménagements demandés par l'entreprise de chemin de fer;

pour le cas sous b): le montant de la compensation correspond à la part mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer non demanderesse de la modernisation de l'ouvrage d'art en question, déduction faite du coût supplémentaire relatif aux modifications demandées par l'entreprise de chemin de fer, d'une part, et des avantages résultant éventuellement desdits travaux, d'autre part; ces avantages s'apprécient en tenant compte, dans le cas du remplacement d'un passage à niveau par un passage supérieur ou inférieur, des compensations que l'entreprise de chemin de fer reçoit déjà au titre du passage à niveau;

pour le cas sous c): le montant de la compensation correspond à la part supplémentaire mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer par rapport à la moitié des charges qu'elle doit supporter;

▼B

pour le cas sous d):

— dans le cas des passages supérieurs ou inférieurs, le montant de la compensation correspond à la part supplémentaire mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer par rapport à la participation de celle-ci aux charges de construction ou de modernisation des installations de croisement conformément aux principes de calcul indiqués pour les cas sous a) et b);

— dans le cas des passages à niveau, le montant de la compensation correspond à la part supplémentaire mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer par rapport à la moitié des charges qu'elle doit supporter.

▼B

ANNEXE V

Catégorie V: **Obligation de recruter du personnel excédant les besoins de l'entreprise**

Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer est tenue de recruter du personnel excédant ses besoins réels.

▼B

ANNEXE VI

Catégorie VI: **Majoration des rémunérations imposée par le gouvernement d'un État membre avec effet rétroactif, sauf dans le cas où la majoration des rémunérations ne constitue qu'une adaptation des rémunérations payées par les entreprises de chemin de fer aux rémunérations payées par les autres modes de transport**

Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition gouvernementale, une entreprise de chemin de fer est tenue de majorer, avec effet rétroactif, les rémunérations de son personnel sans que le montant de la rétroactivité puisse être pris en considération dans le prix de vente et pour autant que des charges analogues ne soient pas assumées par les entreprises des autres modes de transport.

▼B

ANNEXE VII

Catégorie VII: **Retard imposé par les autorités compétentes dans le renouvellement et l'entretien**

Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une décision de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est obligée de réduire les dépenses de renouvellement et d'entretien en dessous du niveau nécessaire pour la continuité de l'activité de l'entreprise.

Cette intervention a pour effet de porter à un niveau anormal le niveau des dépenses au cours des exercices où le retard doit être rattrapé. Cette situation donne lieu à une charge lorsque l'entreprise de chemin de fer ne peut pas, au cours de ces exercices, procéder à une augmentation des sommes destinées à la couverture des dépenses d'entretien et de renouvellement.

▼B

ANNEXE VIII

Catégorie VIII: **Charges de reconstruction ou de remplacement à la suite de dommages de guerre, supportées par l'entreprise de chemin de fer et qui auraient dû incomber à l'État**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer est tenue de supporter dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport, les charges de reconstruction ou de remplacement occasionnées par les dommages de guerre.

B. **Principes de calcul**

L'évaluation du montant résultera d'une comparaison entre les conditions dans lesquelles ces charges ont pesé, d'une part, sur le chemin de fer et, d'autre part, sur les entreprises des autres modes de transport, en tenant compte, le cas échéant, des frais indirects qu'ont subis les entreprises de chemin de fer en raison de la nature particulière de l'activité ferroviaire.

Les charges à prendre en considération concernent:

a) les dépenses directes de reconstruction ou de remplacement;

b) les charges financières dues à la reconstruction ou au remplacement.

Le montant de l'indemnité compensatrice est donné directement par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.

Lorsqu'un emprunt a été contracté également pour faire face à d'autres dépenses, la charge sera déterminée sur la base de la partie de l'emprunt destinée à la reconstruction ou au remplacement.

▼B

ANNEXE IX

Catégorie IX: **Obligation de maintenir du personnel excédant les besoins de l'entreprise**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue:

a) de maintenir en activité du personnel excédentaire dont le licenciement serait possible en vertu des dispositions concernant le personnel;

b) du fait de dispositions du statut du personnel, non agréées par les entreprises de chemin de fer, de ne pas licencier du personnel libéré par des mesures de rationalisation de l'exploitation et dont l'utilisation à d'autres tâches dans l'entreprise ne se justifie pas.

B. **Principes de calcul**

La charge qui résulte du maintien en activité du personnel excédentaire est fonction du nombre de personnes intéressées par la mesure considérée.

pour le cas sous a): Le nombre de personnes à licencier est proposé par l'entreprise. Le nombre de personnes maintenues en service est fixé par décision de l'autorité compétente. Les dépenses afférentes à ce personnel sont compensées aussi longtemps que ce personnel demeure excédentaire.

pour le cas sous b): Le nombre de personnes excédentaires à prendre en considération pour le calcul est indiqué par l'entreprise de chemin de fer. Ce nombre est égal au nombre de personnes libérées par les mesures de rationalisation, compte tenu de la possibilité de replacer ce personnel dans l'année où les mesures de rationalisation prendront effet, dans les postes devenus libres par des départs en retraite ou dans des postes nouvellement créés.

Le montant de la charge qui en résulte correspond à la somme des salaires, indemnités et charges sociales de chaque personne maintenue en service ou de chaque catégorie homogène de personnes. Dans ce dernier cas, le montant peut être calculé sur la base de la charge moyenne afférente à chaque catégorie homogène de personnes.

▼B

ANNEXE X

Catégorie X: **Mesures en faveur du personnel, imposées par l'État, à titre de reconnaissance nationale dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer est tenue de prendre en faveur du personnel, pour temps de service passé sous les drapeaux, ou du personnel ayant des titres à la reconnaissance nationale, des mesures particulières telles qu'indemnités, bonifications d'ancienneté, promotions supplémentaires ou congés spéciaux.

B. **Principes de calcul**

L'indemnité compensatrice correspond au montant des avantages particuliers imposés à l'entreprise en faveur du personnel en question.

En ce qui concerne les promotions supplémentaires, n'entrent en ligne de compte que celles qui sont données en excédent des postes fixes à l'organigramme.

L'indemnité compensatrice peut être calculée de deux façons différentes, selon l'importance numérique de l'effectif en cause:

a) le calcul se fait cas par cas, ou

b) par catégories homogènes de personnes intéressées, en déterminant pour chaque catégorie l'accroissement moyen des charges par personne et le nombre annuel de bénéficiaires.

▼B

ANNEXE XI

Catégorie XI: **Indemnités en faveur du personnel imposées aux entreprises de chemin de fer et non aux entreprises des autres modes de transport**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition législative, réglementaire ou administrative, une entreprise de chemin de fer est tenue d'accorder à tout ou partie de son personnel en activité ou en disponibilité le versement d'allocations qui ne sont pas imposées aux entreprises des autres modes de transport. Ces allocations comprennent notamment les allocations familiales supplémentaires ou le pécule de vacances complémentaire.

B. **Principes de calcul**

L'indemnité compensatrice est égale au montant des charges imposées à l'entreprise.

▼B

ANNEXE XII

Catégorie XII: **Dépenses de caractère social, supportées, notamment, au titre des soins de santé par les entreprises de chemin de fer, différentes de celles qu'elles supporteraient si elles devaient cotiser dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue d'assurer directement ou par l'intermédiaire d'un organisme spécialisé, certaines prestations, telles que les soins de santé.

B. **Principes de calcul**

L'indemnité compensatrice correspond à la différence entre le montant de la charge supportée réellement par l'entreprise et la charge qu'elle supporterait si elle était affiliée à l'organisme pris comme référence, compte tenu des avantages qu'elle accorde de son propre chef.

En ce qui concerne les soins de santé, l'indemnité se calcule de la façon suivante: la charge que supporte l'entreprise de chemin de fer est donnée directement par la comptabilité. La charge qu'elle supporterait si elle était soumise avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations au régime de référence, est déterminée par application des dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui organisent ce régime. Les dépenses correspondant aux avantages supplémentaires par rapport au régime de référence que l'entreprise de chemin de fer accorde de son propre chef à son personnel sont soustraites de la différence entre les deux termes ainsi obtenus.

▼B

ANNEXE XIII

Catégorie XIII: **Charges résultant du maintien, imposé par l'État, d'ateliers ou autres établissements dans des conditions non conformes à une gestion commerciale de l'entreprise de chemin de fer**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une décision de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue, pour des raisons de politique sociale ou régionale, de maintenir des ateliers ou d'autres établissements qui ne seraient plus justifiés par les besoins de l'exploitation.

B. **Principes de calcul**

L'indemnité compensatrice correspond à la charge résultant du maintien imposé. Les éléments permettant de déterminer cette charge sont donnés par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.

▼B

ANNEXE XIV

Catégorie XIV: **Conditions imposées pour les marchés publics de travaux et de fournitures**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue de passer une partie de ses marchés de travaux et de fournitures à des entreprises nationales localisées dans certaines régions de l'État membre ou à certaines catégories d'entrepreneurs nationaux.

B. **Principes de calcul**

La comparaison se fait entre le prix pratiqué pour le marché préférentiel par l'attributaire et celui de l'offre économiquement la plus favorable pour ce même marché ou, à défaut d'une telle offre, pour un marché similaire.

Le montant de l'indemnité compensatrice ressort de la différence entre ces deux prix.

▼B

ANNEXE XV

Catégorie XV: **Charges financières résultant du défaut de normalisation dans le passé**

A. **Champ d'application**

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une intervention de l'autorité publique, le budget d'une entreprise de chemin de fer comporte des charges financières d'emprunts contractés ou d'avances reçues des autorités compétentes en raison de décisions prises dans le passé par ces autorités dans un sens non compatible avec les principes de normalisation édictés dans le présent règlement.

B. **Principes de calcul**

Les charges annuelles des comptes indiquées ci-dessus peuvent être reprises par les autorités compétentes dans leur propre budget ou peuvent être incluses dans la normalisation dans le cadre du présent règlement. Dans ce dernier cas, la normalisation doit porter sur le montant des charges existantes résultant des emprunts contractés ou d'avances remboursables reçues des autorités compétentes et qui figurent au budget de l'entreprise de chemin de fer.

Le montant de ces charges est donné par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.