Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B**

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 1192/69

av den 26 juni 1969

om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

(EGT L 156, 28.6.1969, s. 8)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Rådets förordning (EEG) nr 3572/90 av den 4 december 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Rådets förordning (EG) nr 1791/2006 av den 20 november 2006	L 363	1	20.12.2006
►**M3**	Rådets förordning (EU) nr 517/2013 av den 13 maj 2013	L 158	1	10.6.2013

Ändrad genom:

►**A1**	Anslutningsakten för Danmark, Irland, Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland	L 73	14	27.3.1972
	(anpassad genom rådets beslut av den 1 januari 1973)	L 2	1	1.1.1973
►**A2**	Anslutningsakten för Grekland	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Anslutningsakten för Spanien och Portugal	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige	C 241	21	29.8.1994
	(anpassad genom rådets beslut 95/1/EG, Euratom, EKSG)	L 1	1	1.1.1995
►**A5**	Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska Unionen och om anpassning av fördragen	L 236	33	23.9.2003

▼B

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 1192/69

av den 26 juni 1969

om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 75 och 94 i detta,

med beaktande av rådets beslut av den 13 maj 1965 ([1])om harmonisering av vissa föreskrifter om konkurrens vid transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ([2]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([3]), och

med beaktande av följande:

Ett av målen för den gemensamma transportpolitiken är att undanröja sådana skillnader som uppkommer genom ekonomiska belastningar på eller förmåner för järnvägsföretag genom myndigheters åtgärder och som kan väntas förorsaka en avsevärd snedvridning av konkurrensvillkoren.

Det är därför lämpligt att vidta åtgärder som eliminerar effekterna av dessa ekonomiska belastningar eller förmåner för att uppnå lika behandling av alla transportslag. Åtgärderna kan i vissa fall bestå i att få de ekonomiska belastningarna eller förmånerna att upphöra inom en snar framtid; i andra fall skall åtgärderna genomföras som en del av en process i riktning mot normaliserad redovisning för järnvägsföretagen, varvid ett moment i denna normaliseringsprocess är att effekterna av sådana ekonomiska belastningar eller förmåner kompenseras.

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

▼B

Det slutliga ställningstagandet med avseende på vissa typer av ekonomiska belastningar eller förmåner som skall omfattas av normaliseringen måste ske i samband med den stegvisa harmoniseringen av reglerna för de ekonomiska relationerna mellan järnvägsföretag och stater enligt artikel 8 i rådets beslut av den 13 maj 1965 om harmonisering av vissa föreskrifter om konkurrens vid transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar. I avvaktan på en slutlig reglering är det i fråga om dessa typer av belastningar eller förmåner därför lämpligt att till varje stat överlåta rätten att i varje enskilt fall besluta om normalisering skall äga rum. Om beslut om normalisering fattas, bör denna genomföras i enlighet med de gemensamma regler som fastställts i denna förordning, i synnerhet vad avser metoderna för beräkning av ekonomisk ersättning.

Innan det kan bli tal om någon ersättning på grund av normaliserad redovisning är det nödvändigt att fastställa de ekonomiska belastningar som järnvägsföretagen drabbas av samt de förmåner som de har i jämförelse med vad som skulle gälla om de arbetade på samma villkor som andra transportföretag.

För att fastställa detta måste man identifiera de fall på vilka normaliseringen bör tillämpas. Samtliga sådana fall inom medlemsstaterna bör omfattas av normaliseringen, med undantag för dels allmän trafikplikt i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 1191/69 ([1]) av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, dels olikheter i infrastruktur och skattebördor enligt de regler som gäller för de tre transportslagen — olikheter som i vederbörlig ordning kommer att avskaffas enligt de åtgärder som föreslagits om betalning för utnyttjande av infrastruktur och i samband med en anpassning av allmänna skatteregler och skatteregler för transporter.

Eftersom varje normaliseringsfall har sina egna särdrag, är det lämpligt att fastställa omfattningen av varje sådant fall och att bestämma vilka metoder som skall tillämpas vid beräkningen av de ekonomiska belastningarna eller förmånerna för järnvägsföretagen.

För att beräkna sådana belastningar eller förmåner är det nödvändigt att jämföra det system som tillämpas på järnvägsföretag med det system som tillämpas på privata transportföretag som arbetar med andra transportslag.

De ekonomiska belastningarna för järnvägsföretag är vanligen större än de förmåner de åtnjuter; dessa företag kan lätt tillhandahålla det redovisningsunderlag som krävs för beräkning av sådana belastningar eller förmåner. Det är därför lämpligt att ge sådana företag en initiativrätt i saken och att låta medlemsstaternas behöriga myndigheter, i enlighet med denna förordning och innan ersättningsbeloppet fastställs, granska de siffror på vilka företagen bygger sina ansökningar. Det är önskvärt att en tidsfrist för myndigheternas ställningstagande fastställs.

Eftersom frågan om betalning av ersättning är knuten till både statens eller den behöriga myndighetens och järnvägsföretagens budgetarbete, är det lämpligt att fastställa särskilda föreskrifter för utbetalningar på grundval av preliminära beräkningar och för slutlig reglering av utestående saldon.

([1]) EGT nr L 156, 28.6.1969, s. 1.

▼B

För tydlighetens skull och för att på lämpligt sätt ge insyn i normaliseringen av redovisningen är det önskvärt att föreskriva att ersättningsbelopp som beviljats i enlighet med den normaliserade redovisningen tas upp i en tabell som bifogas järnvägsföretagens bokslut.

Det är önskvärt att säkerställa att medlemsstaterna ger transportföretagen möjlighet att med egna medel ta till vara sina intressen med avseende på de enskilda beslut som medlemsstaterna fattar för att genomföra denna förordning.

Kommissionen måste från medlemsstaterna kunna få alla nödvändiga uppgifter om denna förordnings tillämpning.

Eftersom den ersättning som betalas enligt denna förordning skall beviljas av medlemsstaterna i enlighet med gemensamma regler i förordningen, bör sådan ersättning vara undantagen från föreskrifterna om förhandsinformation i artikel 93.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen.

Genomförandet av en gemensam transportpolitik gör det nödvändigt att denna förordnings föreskrifter tillämpas omedelbart på de sex statliga järnvägsföretagen. Med hänsyn till andra järnvägsföretags ställning, i synnerhet med avseende på transportsektorns konkurrensvillkor och med hänsyn till behovet av att införa den gemensamma transportpolitiken stegvis, kan man vänta några år med att undersöka förutsättningarna för att utsträcka denna förordnings tillämpningsområde till andra järnvägsföretag.

Normaliseringsprocessen befriar inte medlemsstaterna från skyldigheten att i möjligaste mån själva undanröja existerande orsaker till snedvridning. De får dock inte vidta åtgärder som rättsligt eller faktiskt försämrar järnvägspersonalens situation eller förhindrar eller försenar förbättringar i personalens levnads- och arbetsförhållanden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT I

Definitioner och räckvidd

Artikel 1

1. Järnvägsföretagens redovisningar skall normaliseras i enlighet med de gemensamma regler som fastställs i denna förordning.

2. Ekonomisk ersättning på grund av normaliserad redovisning enligt punkt 1 skall betalas från och med den 1 januari 1971 och i enlighet med det gemensamma förfarande som anges i denna förordning.

Artikel 2

1. Normaliseringen av järnvägsföretagens redovisningar enligt denna förordning består av följande:

▼B

a) Beräkning av järnvägsföretagens ekonomiska belastningar eller förmåner till följd av regler i lagar eller andra författningar i jämförelse med den ställning de skulle ha om de arbetade på samma villkor som andra transportföretag.

b) Betalning av ersättning med avseende på de belastningar eller förmåner som kommer fram vid beräkningen enligt a.

2. Ekonomiska belastningar till följd av regler i lagar eller andra författningar och som är resultatet av förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter, skall inte anses som ekonomiska belastningar enligt denna förordning.

3. Den normaliserade redovisningen enligt denna förordning skall inte tillämpas på allmän trafikplikt som ålagts av medlemsstaterna och som omfattas av förordning (EEG) nr 1191/69.

Artikel 3

▼A1

1. *This regulation shall apply to the following railway undertakings:*

▼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),

— Iarnród Éireann,

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

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

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

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

▼A4

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna(VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼M1

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A5

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

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

— Valsts akciju sabiedrība ”Latvijas Dzelzceļš” (LDZ),

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

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

▼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. Senast den 1 januari 1973 skall kommissionen till rådet överlämna en lista över de åtgärder den anser nödvändiga för att denna förordning skall kunna tillämpas på andra företag som bedriver transporter på järnväg.

Artikel 4

1. Den normaliserade redovisningen enligt denna förordning skall tillämpas på följande typer av ekonomiska belastningar eller förmåner:

a) Betalningar som järnvägsföretag är skyldiga att fullgöra men som staten svarar för inom det övriga näringslivet inklusive andra transportslag (typ I).

b) Sociala kostnader som åvilar järnvägsföretag i form av familjebidrag och som skiljer sig från de kostnader som skulle åvila företagen om dessa vore bidragsskyldiga på samma villkor som andra transportföretag (typ II).

c) Betalningar som avser ålderspensioner och andra pensioner och som järnvägsföretagen är skyldiga att fullgöra på villkor som skiljer sig från de villkor som gäller för andra transportföretag (typ III).

d) Järnvägsföretagens kostnader för järnvägsövergångar (typ IV).

2. Följande typer av ekonomiska belastningar eller förmåner som föreligger vid denna förordnings ikraftträdande skall upphöra före den 1 januari 1971:

a) Skyldighet att nyanställa personal utöver företagets behov (typ V).

▼B

b) Retroaktiva lönehöjningar som ålagts av en medlemsstats regering, utom när sådana höjningar uteslutande görs för att anpassa järnvägsföretagens lönenivå till andra delar av transportsektorn (typ VI).

c) Senareläggning av förnyelse och underhåll som beordrats av behöriga myndigheter (typ VII).

3. Följande typ av ekonomiska belastningar eller förmåner som föreligger vid denna förordnings ikraftträdande skall upphöra före den 1 januari 1973:

Ekonomiska belastningar för återuppbyggnad eller återskaffning på grund av krigsskada som bärs av järnvägsföretagen men som staten borde ha stått för (typ VIII).

Amorterings- och räntekostnader för beviljade krediter som hör till denna typ skall vara föremål för normaliserad redovisning enligt denna förordning tills betalningsskyldigheten upphör.

4. Följande typer av ekonomiska belastningar eller förmåner som föreligger vid denna förordnings ikraftträdande får bli föremål för normaliserad redovisning enligt denna förordning:

a) Skyldighet att behålla personal utöver företagets behov (typ IX).

b) Åtgärder som staten ålagt järnvägsföretag att vidta för belöning av personal för tjänster som vederbörande har gjort sitt land, på villkor som skiljer sig från dem som gäller för andra transportföretag (typ X).

c) Sådana förmåner till personalen som järnvägsföretag men inte andra transportföretag har ålagts att betala (typ XI).

d) Sociala kostnader som åvilar järnvägsföretag, i synnerhet för läkarbehandling, och som skiljer sig från de kostnader som företagen skulle ha enligt de villkor som gäller för andra transportföretag (typ XII).

e) Ekonomiska belastningar som åvilar järnvägsföretag till följd av att staten ålägger dem att hålla verkstäder eller andra anläggningar i drift under omständigheter som är oförenliga med affärsmässig drift (typ XIII).

f) Villkor som ålagts med avseende på offentlig upphandling av varor och tjänster (typ XIV).

Följande typ av ekonomiska belastningar eller förmåner får också bli föremål för normaliserad redovisning enligt denna förordning:

Amorterings- och räntekostnader till följd av brist på normalisering i det förflutna (typ XV).

Slutlig ställning i fråga om typ IX-XV skall rådet ta senast då åtgärder beslutas för genomförande av artikel 8 i rådets beslut av den 13 maj 1965 om harmonisering av vissa föreskrifter om konkurrens vid transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar. Under tiden fram till dess skall medlemsstaterna sträva efter att undanröja orsakerna till dessa ekonomiska belastningar eller förmåner.

▼B

AVSNITT II

Gemensamma regler för normalisering och ersättning

Artikel 5

1. De ekonomiska belastningar eller förmåner för järnvägsföretag som skall eller får bli föremål för normaliserad redovisning skall beräknas i enlighet med föreskrifter i bilagorna till denna förordning. Bilagorna utgör en integrerad del av förordningen.

2. Om de på järnvägsföretagen tillämpliga villkoren — i fråga om någon belastnings- eller förmånstyp som skall normaliseras — behöver jämföras med dem som är tillämpliga på annat håll inom transportsektorn, skall jämförelsen ske endast med privata företag.

Artikel 6

1. Bruttoersättningsbeloppet skall räknas fram för varje standardiseringstyp efter de beräkningsprinciper som anges i bilagan för denna typ.

Vid beräkningen av nettobeloppet får delbelopp som förekommer mer än en gång i beräkningen av bruttobeloppen för de olika typerna räknas endast en gång.

2. Om beräkningen i enlighet med föreskrifterna i bilagorna för respektive normaliseringstyp visar att en ekonomisk belastning åvilar järnvägsföretaget, är detta berättigat till motsvarande ersättning från myndigheterna.

Om beräkningen visar att en ekonomisk förmån kommer järnvägsföretaget till del, är företaget skyldigt att betala myndigheterna en motsvarande ersättning.

Artikel 7

1. Varje år skall järnvägsföretagen till behöriga myndigheter ge in ansökningar om normalisering i enlighet med denna förordning.

2. Ansökningarna skall innehålla följande:

a) Uppgifter som hänför sig till kommande räkenskapsår, beräknade på grundval av de föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller vid tiden för ansökan.

b) Uppgifter som krävs för justering av de belopp som betalats provisoriskt för det räkenskapsår för vilket de slutliga resultaten är kända.

3. Ansökan skall ges in i så god tid att myndigheterna hinner göra nödvändiga avsättningar i budgeten och skall innehålla allt nödvändigt bakgrundsmaterial om följande:

▼B

a) Ekonomiska belastningar eller förmåner i fråga om varje typ av normalisering.

b) Den beräkningsmetod som tillämpats för varje aktuell normaliseringstyp.

c) De brutto- och nettobelopp för varje aktuell normaliseringstyp vilka avses i artikel 6.1. De kalkyler som avses i punkt 2 a skall göras på grundval av siffrorna för den senaste period där slutresultaten är kända, varvid man skall beakta eventuella förändringar inom varje normaliseringstyp fram till dess att ansökan görs.

Artikel 8

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall granska de uppgifter som ligger till grund för järnvägsföretagets ansökan.

2. Efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att yttra sig får medlemsstaternas behöriga myndigheter

— justera ersättningsbeloppen och ändra andra uppgifter i ansökan, om föreskrifterna i denna förordning inte har följts,

— komplettera ansökan med andra ekonomisk belastningar eller förmåner av någon typ som anges i artikel 4.

3. De behöriga myndigheterna skall i enlighet med denna förordning bestämma en preliminär ersättning för kommande räkenskapsår och en slutgiltig ersättning för föregående räkenskapsår för vilket slutresultaten är kända. Av beslutet skall framgå närmare hur dessa belopp har beräknats.

4. De behöriga myndigheterna skall underrätta järnvägsföretaget om sitt beslut senast sex månader efter ansökningens mottagande.

Om de behöriga myndigheterna underlåter att fatta beslut inom denna frist, skall företagets ansökan anses vara preliminärt beviljad.

Artikel 9

Medlemsstaterna skall betala det preliminära belopp som beräknats i enlighet med artikel 8 under loppet av det räkenskapsår för vilket beräkningen har gjorts.

Under loppet av samma räkenskapsår skall medlemsstaterna betala eller inkassera den utestående ersättning som utgör skillnaden mellan den slutliga ersättningen för det senaste räkenskapsår, för vilket slutresultaten är tillgängliga, och redan erlagd preliminär ersättning.

▼B

Artikel 10

1. Den ersättning som betalats med avseende på varje normaliseringstyp skall tas upp i en tabell som bifogas järnvägsföretagets bokslut. Tabellen skall visa dels vilken preliminär ersättning som tagits emot, dels vilka belopp som tagits emot eller betalats ut vid slutlig reglering enligt artikel 9.

I fråga om varje form av allmän trafikplikt skall tabellen även visa hur stor ersättning som tagits emot enligt förordning (EEG) nr 1191/69.

2. Totalsumman av ersättning som tagits emot på grund av normaliserad redovisning och ersättning på grund av allmän trafikplikt skall — beroende på vilka nationella regler som gäller — tas upp i järnvägsföretagets affärsbokföring eller resultaträkning.

Artikel 11

Beslut av medlemsstaternas behöriga myndigheter enligt denna förordning skall ange skälen för beslutet och offentliggöras.

Artikel 12

Medlemsstaterna skall se till att järnvägsföretagen som sådana får möjlighet att på lämpligt sätt tillvarata sina intressen i fråga om beslut som fattas enligt denna förordning.

AVSNITT III

Slutbestämmelser

Artikel 13

1. Kommissionen får begära in all relevant information från medlemsstaterna om denna förordnings tillämpning. När kommissionen anser detta nödvändigt, skall den samråda med berörda medlemsstater.

2. Ersättning som betalats enligt denna förordning skall vara undantagen från föreskrifterna om förhandsinformation i artikel 93.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen.

Medlemsstaterna skall snarast underrätta kommissionen om all ersättning som faktiskt utbetalas med avseende på varje slag av ekonomisk belastning eller förmån som omfattas av denna förordning.

▼B

Artikel 14

1. Medlemsstaterna skall efter samråd med kommissionen i god tid anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra denna förordning.

2. På begäran av en medlemsstat eller om kommissionen så finner lämpligt, skall kommissionen samråda med de berörda medlemsstaterna om utkast till de författningar som avses i punkt 1.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA 1

Typ 1: **Betalningar som järnvägsföretag är skyldiga att fullgöra men som staten svarar för inom det övriga näringslivet inklusive andra transportslag**

A. **Räckvidd**

Hit hör de fall då ett järnvägsföretag enligt lagar och andra författningar självt måste stå för vissa betalningar som staten helt eller delvis svarar för inom det övriga näringslivet, inklusive andra transportslag. I dessa betalningar ingår ersättning för förlust eller skada till följd av olycksfall i arbete och särskilda bidrag till anställdas barn.

B. **Beräkningsprincip**

Ersättningen skall motsvara det belopp som staten hade måst stå för, om saken hade gällt ett företag inom en annan näringslivssektor, däribland andra transportslag.

▼B

BILAGA 2

Typ II: **Sociala kostnader som åvilar järnvägsföretag i form av familjebidrag och som skiljer sig från de kostnader som skulle åvila företagen om dessa vore bidragsskyldiga på samma villkor som andra transportföretag**

A. **Räckvidd**

Hit hör de fall då ett järnvägsföretag enligt lagar och andra författningar måste betala familjebidrag, antingen direkt eller genom en särskild institution.

B. **Beräkningsprincip**

Den ekonomiska belastning som skall normaliseras skall motsvara skillnaden mellan

a) summan av de bidrag som betalas av järnvägsföretaget enligt allmänna rättsregler och

b) samma belopp, korrigerat med hänsyn till

— förhållandet mellan andelen familjeförsörjare av järnvägsföretagets hela personal i aktiv tjänst och andelen vid alla de företag som betalar avgifter till en institution och som används som jämförelseobjekt,

— förhållandet mellan det genomsnittliga antal personer, som för sin försörjning är beroende av varje familjeförsörjare inom järnvägsföretaget, och motsvarande genomsnittliga antal vid alla de företag som betalar avgifter till en institution och som används som jämförelseobjekt.

▼B

BILAGA 3

Typ III: **Betalningar som avser ålderspensioner och andra pensioner och som järnvägsföretagen är skyldiga att fullgöra på villkor som skiljer sig från de villkor som gäller för andra transportföretag**

A. **Räckvidd**

Hit hör de fall då ett järnvägsföretag enligt lagar och andra författningar måste betala ålderspensioner och andra pensioner till sin personal och andra personer på villkor som skiljer sig från dem som tillämpas på andra transportföretag.

Den skillnad i villkor som leder till att den ekonomiska belastningen blir olika beror på

1. att järnvägsföretagen måste betala pensionerna direkt och till fullo på förfallodatum, medan andra transportföretag betalar in en avgift till en institution i proportion till antalet personer i aktiv tjänst och till denna personals lönenivå,

2. att järnvägspersonalen omfattas av särskilt förmånliga bestämmelser som inte gäller andra transportslag och som leder till ytterligare ekonomiska belastningar eller förmåner för järnvägsföretagen.

B. **Beräkningsprinciper**

1. För betalningar enligt A.1 skall ersättningen motsvara skillnaden mellan den ekonomiska belastning som åvilar företaget och den som skulle åvila företaget om det, med samma antal anställda i aktiv tjänst med samma lön, var underkastat antingen motsvarande allmänna rättsregler (allmän socialförsäkring eller obligatoriska tilläggssystem) eller det system som gäller för andra transportslag. I de fall där sådana socialförsäkringssystem inte erbjuder någon grund för jämförelser skall pensionssystemet vid ett representativt transportföretag användas som jämförelsegrund.

   Den ekonomiska belastning som åvilar järnvägsföretaget skall räknas ut direkt från dess bokföring.

   Den ekonomiska belastning som skulle åvila företaget om det, med samma antal anställda i aktiv tjänst med samma lön, var underkastat det system som används som jämförelsegrund skall framräknas genom tillämpning av föreskrifterna i de lagar och andra författningar som reglerar detta system.

2. För betalningar enligt A.2 skall ersättningen motsvara antingen

   a) skillnaden mellan

      — den ekonomiska belastning som åvilar företaget enligt uträkning direkt från företagets bokföring, och

      — de direkta eller indirekta förmåner som företaget åtnjuter i jämförelse med andra transportslag på grund av de vid A.2 nämnda särskilda bestämmelserna, eller

   b) skillnaden mellan

      — de ekonomiska belastningar som åvilar företaget eller som skulle åvila företaget för samtliga betalningar i enlighet med gällande pensionssystem, och

      — den ekonomiska belastning som skulle bli resultatet om det system tillämpades som använts som jämförelsegrund.

3. Om det finns avvikande nationella föreskrifter som har samma syfte och som leder till samma resultat som punkt 1 och 2, får ersättningen beräknas i enlighet med dessa föreskrifter.

▼B

4. Före den 31 december 1970 skall varje medlemsstat underrätta kommissionen om den beräknade ersättning som staten i fråga avser att betala till sitt järnvägsföretag i enlighet med ovannämnda principer.

   Kommissionen skall överlämna en rapport om detta före den 31 december 1971. På grundval av denna rapport och senast vid den tidpunkt då åtgärder beslutas för genomförande av artikel 8 i rådets beslut av den 13 maj 1965 om harmonisering av vissa föreskrifter om konkurrens vid transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar skall rådet besluta om åtgärder i detta avseende.

▼B

BILAGA 4

Typ IV: **Järnvägsföretagens kostnader för järnvägsövergångar**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt lagar eller andra författningar bär en onormalt stor andel av byggnads- och driftskostnaderna för installationer som används både av järnväg och andra transportslag.

En onormalt stor kostnadsandel skall anses föreligga i följande fall:

a) *När en ny väg byggs*

om det inte sker på järnvägsföretagets begäran och om detta företag får bära kostnaderna för korsningen till den nya vägen.

b) *När en planskild korsning moderniseras eller när en plankorsning ersätts av en planskild korsning*

om det inte sker på järnvägsföretagets begäran och detta företag bär kostnaderna för moderniseringen, med avdrag för eventuella kostnader för ändringar som utförts på järnvägsföretagets begäran och för värdet av den förmån som uppkommer för företaget genom moderniseringen.

c) *När en plankorsning moderniseras*

och järnvägsföretaget bär mer än halva kostnaden.

d) *När, vid ombyggnad, underhåll eller drift av*

— en planskild korsning

järnvägsföretaget bär en andel av kostnaderna som är större än den andel av kostnaderna för byggande eller modernisering av korsningar som det borde bära enligt a eller b,

— en plankorsning

järnvägsföretaget bär mer än halva kostnaden.

B. **Beräkningsprinciper**

Ersättning skall beräknas enligt följande:

Vid fall enligt a: Ersättningsbeloppet skall motsvara den andel av kostnaderna som bärs av järnvägsföretag som inte har begärt byggandet av vägen i fråga, med avdrag för eventuella tilläggskostnader som uppkommit på grund av ändringar utförda på begäran av järnvägsföretaget.

Vid fall enligt b: Ersättningsbeloppet skall motsvara den andel av kostnaderna som bärs av järnvägsföretag som inte har begärt modernisering av anläggningen i fråga, med avdrag för eventuella tilläggskostnader för ändringar utförda på begäran av järnvägsföretaget och värdet av den förmån som uppkommer för företaget genom det utförda arbetet. Då en plankorsning ersätts med en planskild korsning skall förmånen beräknas med hänsyn till den ersättning som järnvägsföretaget redan har erhållit i fråga om plankorsningen.

Vid fall enligt c: Ersättningsbeloppet skall motsvara den del av kostnaderna som bärs av järnvägsföretaget och som är större än den hälft som företaget är skyldigt att stå för.

▼B

Vid fall enligt d:

— Ersättningsbeloppet skall — i fråga om planskilda korsningar — motsvara den andel av kostnaderna som bärs av järnvägsföretaget och som är större än den andel av kostnaderna för byggande eller modernisering av korsningen som företaget borde stå för i enlighet med de för fall a och b föreskrivna beräkningsprinciperna.

— I fråga om plankorsningar skall ersättningsbeloppet motsvara den del av kostnaderna som bärs av järnvägsföretaget och som är större än den hälft som det är skyldigt att stå för.

▼B

BILAGA 5

Typ V: **Skyldighet att nyanställa personal utöver företagets behov**

Räckvidd

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt bestämmelser i lagar eller andra författningar är skyldigt att nyanställa mer personal än det faktiskt behöver.

▼B

BILAGA 6

Typ VI: **Retroaktiva lönehöjningar som ålagts av en medlemsstats regering, utom när sådana höjningar uteslutande görs för att anpassa järnvägsföretagens lönenivå till andra delar av transportsektorn**

Räckvidd

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt regeringsbeslut är skyldigt att genomföra retroaktiva lönehöjningar utan att ha tillåtelse att justera taxorna med hänsyn till dessa retroaktiva löneökningar, medan liknande ekonomiska belastningar inte åläggs andra transportföretag.

▼B

BILAGA 7

Typ VII: **Senareläggning av förnyelse och underhåll som beordrats av behöriga myndigheter**

Räckvidd

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt myndighetsbeslut är skyldigt att minska sina kostnader för förnyelse och underhåll till en nivå som understiger den som krävs för att företaget på sikt skall kunna fortsätta sin verksamhet.

Effekten av ett sådant ingripande blir att kostnaderna under det räkenskapsår då det senarelagda arbetet måste utföras stiger till en onormalt hög nivå. Detta leder till att en ekonomisk belastning åläggs järnvägsföretaget i de fall då företaget under dessa år inte kan öka avsättningarna till utgifter för underhåll och förnyelse.

▼B

BILAGA 8

Typ VIII: **Ekonomiska belastningar för återuppbyggnad eller återanskaffning på grund av krigsskada som bärs av järnvägsföretagen men som staten borde ha stått för**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt föreskrifter i lagar eller andra författningar på annan grundval än den som gäller för andra transportföretag skall bära kostnader för återuppbyggnad eller återanskaffning på grund av krigsskada.

B. **Beräkningsprincip**

Beloppet skall räknas fram genom jämförelse av den grund på vilken järnvägs- respektive andra transportföretag har belastats med kostnader, varvid hänsyn skall tas till eventuella indirekta omkostnader som uppkommit till följd av järnvägsverksamhetens speciella karaktär.

De ekonomiska belastningar som skall beaktas är följande:

a) direkta utgifter för återuppbyggnad eller återanskaffning,

b) kapital- och räntekostnader för krediter som tagits upp i samband med återuppbyggnad eller återanskaffning.

Ersättningen skall räknas ut direkt från järnvägsföretagets bokföring.

Om ett lån har tagits upp i syfte att också bestrida andra utgifter, skall den ekonomiska belastning som lånet medför räknas fram utifrån den del av lånet som är avsedd för återuppbyggnad eller återanskaffning.

▼B

BILAGA 9

Typ IX: **Skyldighet att behålla personal utöver företagets behov**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt någon myndighets föreskrift är skyldigt att

a) behålla övertalig personal som det enligt personalrättsliga bestämmelser skulle haft rätt att friställa,

b) på grund av någon sådan bestämmelse om personalen vid järnvägsföretaget, som företaget inte har lämnat sitt samtycke till, behålla personal som friställts genom rationaliseringsåtgärder och som rimligen inte kan erbjudas annat arbete inom företaget.

B. **Beräkningsprinciper**

Den ekonomiska belastningen till följd av att övertalig personal behålls är proportionell till antalet personer som berörs av ifrågavarande åtgärder.

Vid fall enligt a: Det antal personer som skall friställas skall föreslås av företaget. Det antal personer som skall behållas skall bestämmas genom de behöriga myndigheternas beslut. Ersättning skall utgå för utgifter som hänför sig till sådan övertalig personal under den period då denna personal förblir övertalig i förhållande till behoven.

Vid fall enligt b: Det antal övertaliga som skall beaktas vid beräkningen skall preciseras av järnvägsföretaget. Detta antal skall motsvara det antal personer som friställts genom rationaliseringsåtgärder, varvid hänsyn skall tas till möjligheterna att återanställa sådan personal — under loppet av det år då rationaliseringsåtgärderna är avsedda att träda i kraft — på befattningar som blir lediga genom pensioneringar eller som nyinrättas.

Storleken av den ekonomiska belastning som man får fram på detta sätt skall motsvara summan av löner, traktamenten och sociala avgifter för varje anställd som behållits eller för varje enhetlig grupp av sådana personer. I det sistnämnda fallet får beloppet beräknas på grundval av genomsnittsvärden för varje sådan grupp.

▼B

BILAGA 10

Typ X: **Åtgärder som staten ålagt järnvägsföretag att vidta för belöning av personal för tjänster som vederbörande har gjort sitt land, på villkor som skiljer sig från dem som gäller för andra transportföretag**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt föreskrifter i lagar eller andra författningar är skyldigt att vidta särskilda åtgärder, t.ex. bevilja lönetillägg, anciennitetsbonus, extra avancemang eller särskild ledighet till personal som tjänstgjort i de väpnade styrkorna eller gjort sitt land särskilda tjänster.

B. **Beräkningsprinciper**

Ersättningen skall motsvara värdet av de specialförmåner som företaget är skyldigt att bevilja ifrågavarande personal.

Vad gäller extra avancemang skall endast sådana avancemang beaktas som går utöver den vanliga befordringsgången.

Ersättningen kan, beroende på antalet berörda personer, beräknas på två sätt, nämligen

a) individuellt för varje enskilt fall, eller

b) för enhetliga grupper, varvid den genomsnittliga kostnadsökningen per person och antalet gynnade personer årligen bestäms för varje grupp.

▼B

BILAGA 11

Typ XI: **Sådana förmåner till personalen som järnvägsföretag men inte andra transportföretag har ålagts att betala**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt föreskrifter i lagar eller andra författningar är skyldigt att betala sådana förmåner till sin personal eller en del av den, antingen det gäller personal i aktiv tjänst eller personal som står till förfogande för anställning, som andra transportföretag inte är skyldiga att betala. Till sådana förmåner hör i synnerhet extra familjebidrag och kompletterande semesterersättning.

B. **Beräkningsprinciper**

Ersättningen skall motsvara den ekonomiska belastning som åvilar företaget.

▼B

BILAGA 12

Typ XII: **Sociala kostnader som åvilar järnvägsföretag, i synnerhet för läkarbehandling, och som skiljer sig från de kostnader som företagen skulle ha enligt de villkor som gäller för andra transportföretag**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt någon myndighets föreskrift är skyldigt att antingen direkt eller genom ett särskilt organ betala vissa kostnader, t.ex. för läkarvård.

B. **Beräkningsprinciper**

Ersättningen skall motsvara skillnaden mellan den ekonomiska belastning som faktiskt åvilar företaget och den belastning som skulle åvila det om det var anslutet till det organ som används som jämförelsegrund, varvid det skall tas med i beräkningen att förmåner frivilligt kan ha beviljats av företaget.

Vad gäller läkarvård skall ersättningen beräknas enligt följande: Den ekonomiska belastning som åvilar järnvägsföretaget skall räknas ut direkt från företagets bokföring. Den belastning som skulle åvila företaget, om det med samma antal anställda i aktiv tjänst med samma lön var anslutet till det system som använts som jämförelsegrund, skall framräknas enligt de lagar och andra författningar som reglerar detta system. Kostnader för förmåner som frivilligt beviljats av järnvägsföretaget och som går utöver dem som tillhandahålls av det system som använts som jämförelsegrund, skall dras av från skillnaden mellan de på detta sätt erhållna två beloppen.

▼B

BILAGA 13

Typ XIII: **Ekonomiska belastningar som åvilar järnvägsföretag till följd av att staten ålägger dem att hålla verkstäder eller andra anläggningar i drift under omständigheter som är oförenliga med affärsmässig drift**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt någon myndighets beslut av social- eller regionalpolitiska skäl skall hålla verkstäder eller andra anläggningar i drift trots att det inte längre motiveras av företagets behov.

B. **Beräkningsprincip**

Ersättningen skall motsvara kostnaden för att hålla ifrågavarande verkstäder i gång enligt kraven. De siffror som används vid beräkning av denna kostnad skall vara de som redovisas i järnvägsföretagets bokslut.

▼B

BILAGA 14

Typ XIV: **Villkor som ålagts med avseende på offentlig upphandling av varor och tjänster**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretag enligt någon myndighets föreskrift är skyldigt att placera en del av sina beställningar av varor eller tjänster hos inhemska företag i vissa av medlemsstatens regioner, eller hos vissa kategorier av inhemska leverantörer eller entreprenörer.

B. **Beräkningsprinciper**

Jämförelse skall göras mellan det pris som begärs av den part vars anbud antas trots högre pris och det ekonomiskt fördelaktigaste pris som offererats för beställningen i fråga eller, om ett sådant anbud saknas, för en liknande beställning.

Ersättningens storlek skall vara skillnaden mellan dessa båda pris.

▼B

BILAGA 15

Typ XV: **Amorterings- och räntekostnader till följd av brist på normalisering i det förflutna**

A. **Räckvidd**

Hit hör fall då ett järnvägsföretags budget, till följd av någon myndighets åtgärd, tar upp avsättningar till amorterings- och räntekostnader för krediter eller förskott från behöriga myndigheter enligt beslut som tidigare fattats av sådana myndigheter och som grundar sig på överväganden som är oförenliga med de i denna förordning fastställda normaliseringsprinciperna.

B. **Beräkningsprinciper**

Dessa amorterings- och räntekostnader kan tas upp av behöriga myndigheter i deras egen budget eller tas med i normaliseringen enligt denna förordning. I det sistnämnda fallet skall normaliseringen gälla de sammanlagda amorterings- och räntekostnader som redovisas i järnvägsföretagets budget för lån hos behöriga myndigheter eller för sådana förskott från behöriga myndigheter som skall återbetalas.

Belastningens storlek skall räknas ut direkt från järnvägsföretagets bokföring.