Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 1192/69 НА СЪВЕТА**

от 26 юни 1969 година

относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия

(ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 8)

Изменен с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕИО) № 3572/90 на Съвета от 4 декември 1990 година	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Регламент (ЕО) № 1791/2006 на Съвета от 20 ноември 2006 година	L 363	1	20.12.2006

Изменен с

►**A1**	Акт за присъединяване на Дания, Ирландия и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Акт за присъединяване на Гърция	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Акт за присъединяване на Испания и Португалия	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Акт за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция	L 241	21	29.8.1994
►**A5**	Акт относно условията за присъединяване към Европейския съюз на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в учредителните договори на Европейския съюз	L 236	33	23.9.2003

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 1192/69 НА СЪВЕТА

от 26 юни 1969 година

относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално членове 75 и 94 от него,

като взе предвид Решение на Съвета от 13 май 1965 г. ([1]) за хармонизиране на някои разпоредби, които оказват влияние на конкуренцията в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт,

като взе предвид предложението на Комисията,

като взе предвид становището на Асамблеята ([2]),

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ([3]),

като има предвид, че една от целите на общата транспортна политика е да бъдат премахнати несъответствията, които възникват поради налагането от публичната администрация на финансови тежести или от предоставянето на облекчения на железопътни предприятия, и които, впоследствие, могат да предизвикат съществено нарушаване на условията на конкуренцията;

като има предвид, че за тази цел е уместно да се предприеме действие, което ще осигури премахването на последствията от такива финансови тежести или облекчения с цел постигане на равно третиране на всички видове транспорт; като има предвид, че за някои видове финансови тежести или облекчения, такова действие може да е тяхното ранно прекратяване; като има предвид, че по отношение на други видове, това действие трябва да се извършва като част от процеса на нормализиране на счетоводните отчети на железопътните предприятия, за което е характерно изплащането на компенсация по отношение на последствията от такива финансови тежести или облекчения;

като има предвид, че по отношение на видовете финансови тежести или облекчения в рамките на нормализирането, то трябва да се прави във връзка с постепенното хармонизиране на правилата, регулиращи финансовите отношения между железопътните предприятия и държавите, предвидено в член 8 от Решение на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизирането на някои разпоредби, оказващи влияние на конкуренцията в автомобилния, железопътния и вътрешноводния транспорт; като има предвид, че за тези видове тежести или облекчения следователно, е уместно, да се остави на всяка държава възможността да реши за всеки отделен случай дали нормализирането да бъде осъществено; като има предвид, че ако се вземе решение за нормализиране, то трябва да бъде извършвано в съответствие с общите правила, предвидени в настоящия регламент, по-специално по отношение на методите за изчисляване на финансовата компенсация;

като има предвид, че за да се пристъпи, в рамките на нормализирането на сметки, към финансови компенсации, каквито може да

([1]) ОВ 88, 24.5.1965 г., стр., 1500/65.
([2]) ОВ С 135, 14.12.1968 г., стр. 34.
([3]) ОВ С 118, 11.11.1968 г. стр. 7.

▼B

породи това нормализиране, е необходимо, по отношение на положението, в което биха се оказали железопътните предприятия, ако те бяха при същите условия като предприятията от останалите видове транспорт, най-напред да се определят както тежестите, така и облекченията, от които се ползват;

като има предвид, че за това определяне следва да се определят положенията, за които трябва да се приложи нормализирането; като има предвид, че трябва да бъдат обхванати всички съществуващи случаи в държавите-членки с изключение, от една страна, на задълженията за обществени услуги по смисъла на Регламент № 1191/69 ([1]) на Съвета от 26 юни 1969 г. за действието на държавите-членки по отношение на задълженията присъщи на понятието обществена услуга в сферата на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт и, от друга страна, по отношение на несъответствия в инфраструктурата и данъчните тежести по правилата регулиращи трите вида транспортни несъответствия, които междувременно ще бъдат премахнати чрез предложените мерки по отношение на инфраструктурните такси и във връзка с изменението на общите и специфични данъчни системи за транспорта;

като има предвид, че всеки случай на нормализиране е отделен, следва за всеки отделен случай да се формулират принципите на изчисляване, които трябва да бъдат прилагани за определяне на наложените или отпуснати финансови тежести или облекчения на железопътните предприятия;

като има предвид, че за да бъде определен размера на тези тежести или облекчения, е необходимо да бъде сравнена системата, приложима спрямо железопътните предприятия със системата, приложима спрямо частните транспортни предприятия на други видове транспорт;

като има предвид, че поетите от железопътните предприятия финансови тежести обикновено са по-големи от облекченията, на които имат право и, поради това, такива предприятия могат лесно да предоставят счетоводните данни, необходими за определяне на размера на такива тежести и облекчения; като има предвид, че, поради това, на тези предприятия следва да бъде предоставено право на инициатива по този въпрос, като компетентните органи на държавите-членки, преди да определят размера на компенсацията, да проучат в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент цифрите, на чиято база предприятията основават техните молби; като се има предвид, че е желателно да бъде определен краен срок, в рамките на който органите трябва да вземат решение;

като има предвид, че изплащането на компенсации е свързано с разработването на бюджетите както на държавата, така и на компетентните органи и на железопътните предприятия, уместно е да бъдат определени отделни разпоредби за изплащането на прогнозни суми и за уреждането на дължимите суми;

като има предвид, че за целите на яснотата на сметките и за подходяща гласност на нормализирането на счетоводните сметки, е желателно да се препоръча сумите за даваната компенсация за нормализиране на счетоводните сметки да бъдат включвани в таблица, приложена към годишния счетоводен отчет на железопътните предприятия;

като има предвид, че следва да бъдат осигурени от държавите-членки подходящи средства на транспортните предприятия, за да им се даде възможност да се отчетат техните интереси във връзка с отделните решения на държавите-членки в изпълнение на настоящия регламент;

([1]) ОВ № L 156, 28.6.1969, стр. 1.

▼B

като има предвид, че Комисията трябва да може да получава от държавите-членки цялата информация по прилагането на настоящия регламент;

като има предвид, че компенсациите в резултат от изпълнението на настоящия регламент се отпускат от държавите-членки съгласно общите методи, определени от настоящия регламент, тези компенсации следва да бъдат освободени от процедура по предварително уведомяване, предвидена в член 93, параграф 3 от Договора за създаването на Европейската икономическа общност;

като има предвид, че осъществяването на обща транспортна политика изисква незабавното прилагане на разпоредбите на настоящия регламент за шестте национални железопътни предприятия; като има предвид, че прегледът на условията, при които ще може да се осъществи разширяването на прилагането на настоящия регламент за останалите железопътни предприятия, може да бъде отложен с няколко години с оглед на характера на тези предприятия, по-специално, по отношение на условията на конкуренция в транспорта и поради необходимостта от постепенното прилагане на тази обща политика;

като има предвид, че процесът на нормализиране не освобождава държавите-членки от отговорността им, доколкото е възможно, да премахнат съществуващите причини за нарушаване; като има предвид, че с такова действие не трябва да причинят влошаване, по закон или на практика, на положението на железопътния персонал, или да затруднят или задържат подобренията в условията на работа и живот,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

РАЗДЕЛ I

Определения и приложно поле

Член 1

1. Счетоводните сметки на железопътните предприятия трябва да бъдат нормализирани в съответствие с общите правила, посочени в настоящия регламент.

2. Всяка финансова компенсация вследствие на нормализирането на счетоводните сметки съгласно параграф 1, влиза в сила от 1 януари 1971 г., съгласно общите процедури, предвидени в настоящия регламент.

Член 2

1. По смисъла на настоящия регламент нормализирането на сметките на железопътните предприятия се изразява в:

а) определяне на носените финансовите тежести или получени облекчения, съобразно положението, в което се намират, ако те са били при същите условия като условията на предприятията от другите видове транспорт, както наложените им тежести, така и облекченията, с които се ползват и които са резултат от законовите, подзаконовите или административните разпоредби;

б) изплащане на компенсация по отношение на тежестите или облекченията след определянето по а).

2. По смисъла на настоящия регламент, за финансови тежести не се считат тежестите, които са резултат от законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които възпроизвеждат резултатите от преговорите между двата социални партньора.

▼B

3. Нормализирането на сметките по смисъла на настоящия регламент не се отнася до наложени от държавите-членки задължения за обществени услуги и посочени от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

Член 3

▼A1

1. Железопътните предприятия, спрямо които се прилага настоящият регламент са:

▼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 Nacionale de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

— Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF),

— Iarnród Éireann,

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

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

— Naamloze Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

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

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼A5

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

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

— Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Dzelzceļš“ (LDZ),

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

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

— PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

PKP Cargo S.A.,

PKP InterCity sp. z o.o.,

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.,

— Slovenske železnice (SŽ),

— Železnice Slovenskej republiky (ŽSR),

▼M2

— Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“),

Български държавни железници ЕАД (БДЖ ЕАД),

▼M2

— 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 Marfă),

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.

▼B

2. Най-късно до 1 януари 1973 г., Комисията ще представи на Съвета мерките, които тя счита за необходими за разширяване прилагането на настоящия регламент спрямо други предприятия, извършващи железопътен превоз.

Член 4

1. Нормализиране на сметките по смисъла на настоящия регламент трябва да се прилага спрямо следните категории финансови тежести и облекчения:

а) плащания, които железопътните предприятия са задължени да правят, които са за сметка на държавата в останалата част от икономиката, включително и другите видове транспорт (Категория I);

б) социални разходи на железопътните предприятия поети в качеството на семейни надбавки, различни от тези, които те биха изплащали при условията на другите транспортни предприятия (Категория II);

в) плащания при пенсиониране и изплащане на други от железопътните предприятия при условия, които са различни от тези за другите транспортни предприятия (Категория III);

г) поемане на разходите от железопътните предприятия за инсталации на прелези (Категория IV).

2. Следните категории финансови тежести или облекчения, съществуващи при влизането в сила на настоящия регламент, трябва да бъдат преустановени най-късно до 1 януари 1971 г.:

а) задължението да се наема персонал, който надвишава нуждите на предприятието (Категория V);

б) наложеното от правителството на държавата-членка увеличение с обратно действие на трудовите възнаграждения, когато това увеличение се прави единствено с цел трудовите възнаграждения, изплащани от железопътните предприятия да бъдат приведени в съответствие с трудовите възнаграждения в транспортния сектор (Категория VI);

в) забавяния, наложени от компетентните органи по отношение на обновяване и поддръжка (Категория VII).

3. Следната категория финансови тежести или облекчения, съществуващи по времето на влизането в сила на настоящия регламент, най-късно до 1 януари 1973 г. следва да бъдат премахнати:

разходи за реконструкция или замяна вследствие на военни щети, които са понесени от железопътните предприятия, но които би следвало да се поемат от държавата (Категория VIII);

капиталовите и лихвени тежести по заеми, предоставени по тази категория, подлежат на нормализиране на счетоводните сметки по смисъла на настоящия регламент до погасяването на тези пасиви.

4. Следните категории финансови тежести или облекчения, съществуващи при влизането в сила на настоящия регламент, могат

▼B

да бъдат предмет на нормализиране на счетоводните сметки по смисъла на настоящия регламент:

а) задължението да се поддържа персонал, надвишаващ потребностите на предприятието (Категория IX);

б) облагодетелстващи персонала мерки, като признание за заслуги към страната, наложени от държавата на транспортните предприятия при условия различни от тези на другите транспортни предприятия (Категория X);

в) платими надбавки на персонала, наложени на железопътните предприятия, но не на останалите транспортни предприятия (Категория XI);

г) социални разходи за сметка на железопътните предприятия, по отношение на конкретно медицинско лечение, различни от тези, които те биха поели, ако работеха при условията на другите транспортни предприятия (Категория XII);

д) финансови тежести на железопътните предприятия като следствие от изискването на държавата към тях да поддържат съоръжения, които те не биха поддържали ако оперираха изцяло на търговска основа (Категория XIII);

е) наложени условия по отношение на договори за публични работи и публични доставки (Категория XIV).

Следната категория финансова тежест или облекчение също може да бъде предмет на нормализиране на счетоводните сметки по смисъла на настоящия регламент:

капиталови и лихвени тежести, поети поради ли са на нормализиране в миналото (Категория XV).

Окончателното регламентиране на Категории IX — XV ще бъде прието от Съвета, най-късно при предприемането на мерки за прилагането на член 8 от Решение на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизиране на някои разпоредби, засягащи конкуренцията в автомобилния, железопътния и вътрешноводния транспорт. Междувременно държавите-членки предприемат мерки за премахване на причините за тези финансови тежести или облекчения.

РАЗДЕЛ II

Общи правила за нормализиране и компенсиране

Член 5

1. Всяка финансова тежест или облекчение на железопътно предприятие, което следва или може да бъде предмет на нормализиране на счетоводни сметки, следва да бъде определяно в съответствие с разпоредбите на приложенията към настоящия регламент. Приложенията представляват неразделна част от настоящия регламент.

2. Когато за подлежаща на нормализиране категория, приложената схема за железопътните предприятия се сравнява с тази за останалите видове транспорт, сравнението се извършва само с частните предприятия на останалите видове транспорт.

Член 6

1. Брутният размер на компенсацията се определя за всяка категория компенсация за нормализиране като се прилагат принципите на изчисляване, посочени в приложението за съответната категория.

▼B

Нетният размер се получава, като се вземе под внимание само веднъж всяко перо, което се появява повече от един път в изчисляването на брутните размери за различните категории.

2. Когато изчисляването, направено в съответствие с разпоредбите, предвидени в приложенията за всяка категория за нормализиране, показва финансова тежест за железопътното предприятие, последното има право на компенсиране на еквивалентна сума от държавните органи.

Когато това изчисляване показва облекчение за железопътното предприятие, компенсиране на еквивалентната сума е дължимо от железопътното предприятие на държавните органи.

Член 7

1. Всяка година железопътните предприятия представят на компетентните органи заявление за нормализиране в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

2. Това заявление включва:

а) от една страна, свързани със следващата финансова година данни, изчислени на основата на действащите законови, подзаконови и административни разпоредби, които са в сила по времето, когато се прави заявлението; и

б) от друга страна, данни, необходими за корекция на предварително платените суми по отношение на финансовата година, за които са известни окончателните резултати.

3. Това заявление, което следва да бъде направено своевременно, за да могат държавните органи да направят съответните предвиждания в бюджета, следва да съдържа цялата необходима информация по отношение на:

а) финансовите тежести или облекчения за всяка категория за нормализиране;

б) методът на изчисляване, прилаган за всяка разглеждана категория;

в) брутните и нетни суми, посочени в член 6, параграф 1 за всяка разглеждана категория. По отношение на установяването на предвижданията, посочени в параграф 2, а), изчисленията са направени въз основа на цифрите за последния период, за който са известни окончателните резултати, като се отчитат и измененията, които може да са настъпили във всяка категория за нормализиране до времето, когато е направено заявлението.

Член 8

1. Компетентните органи на държавите-членки проверяват данните, на които се основават заявленията на железопътните предприятия.

2. След като се даде възможност на съответното железопътно предприятие да представи своите бележки, компетентните органи на държавите-членки могат:

— да коригират сумите на компенсацията и да променят други пера в заявлението, ако не са следвани разпоредбите на настоящия регламент,

— да включат в заявлението други финансови тежести или облекчения, които са следствие от която и да било категория, предвидена в член 4.

▼B

3. Компетентните органи определят, в съответствие с разпоредбите, предвидени в настоящия регламент, изчисления размер на компенсацията за следващата финансова година и окончателния размер на компенсацията за последната предхождаща финансова година, за която са известни окончателните резултати. Това решение показва и подробности по изчисляването на тези суми.

4. Компетентните органи съобщават решението си на железопътното предприятие най-късно до шест месеца от момента на получаване на заявлението.

Ако компетентните органи не вземат решение в този срок, заявлението на железопътното предприятие се счита за предварително прието.

Член 9

Държавите-членки изплащат основаната на предварителна оценка компенсация, определена в съответствие с член 8, през финансовата година, за която е направено изчисляването.

През същата финансова година държавите-членки изплащат или събират салдото от компенсацията, дължимо с оглед на разликата между окончателния размер на компенсацията за последната предхождаща година, за която има окончателни резултати и изчислените и вече изплатени суми.

Член 10

1. Размерът на финансовата компенсация, изплатена за всяка категория нормализиране, следва да бъде показан в таблица, приложена към годишните отчети на железопътното предприятие. Таблицата следва да показва отделно сумите за компенсация, получени на основата на предварителни оценки и сумите, получени или изплатени за покриване на непогасеното салдо по член 9.

Таблицата също така следва да показва сумите за компенсация за всяко задължение за обществена услуга, предоставени по силата на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

2. Общата сума на компенсацията, получена за нормализиране на сметките и компенсацията, получена за задължения за обществени услуги, в зависимост от действащите правила в отделните държави, се включва или в търговската сметка, или в отчета за приходите и разходите на съответното железопътно предприятие.

Член 11

Решенията на компетентните органи на държавите-членки, вземани в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, следва да посочват основанията, на които са базирани, и подлежат на официално публикуване.

Член 12

Държавите-членки осигуряват на железопътните предприятия, в качеството им на такива, възможност техните интереси да бъдат представлявани с подходящи средства п отношение на решения, взимани в съответствие с настоящия регламент.

▼B

РАЗДЕЛ III

Заключителни разпоредби

Член 13

1. Комисията може да поиска от държавите-членки да предоставят цялата необходима информация, свързана с прилагането на настоящия регламент. Когато счете за необходимо, Комисията се консултира със съответните държави-членки.

2. Компенсация, изплащана по смисъла на настоящия регламент, се освобождава от процедурата за предварителна информация, предвидена в член 93, параграф 3 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност.

Държавите-членки незабавно съобщават на Комисията действително изплатените като компенсация суми по отношение на всяка категория финансова тежест или полза по смисъла на настоящия регламент.

Член 14

1. Държавите-членки, след консултиране с Комисията, своевременно приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за прилагането на настоящия регламент.

2. По искане на държава-членка или когато Комисията счете за уместно, Комисията започва консултиране със съответните държави-членки за предложените условия на мерките, посочени в параграф 1.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялостност и се прилага пряко във всички държави-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Категория I: **Плащания, наложени на железопътните предприятия и поети от държавата за останалата част от икономиката, включително и другите видове транспорт**

А. **Приложно поле**

Тази категория се отнася за случая, когато, в съответствие със законова, подзаконова или административна разпоредба, дадено железопътно предприятие следва само да извършва определени плащания, които се поемат изцяло или частично от държавата за останалата част от икономиката, включително и за други транспортни предприятия. Тези плащания включват, в частност, обезщетения при трудови злополуки и специални надбавки за децата на служителите.

Б. **Принцип на изчисляване**

Компенсацията е равна на размера, който държавата би поела, ако се касае за предприятие в останалата част на икономиката, включително и други видове транспорт.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Категория II: **Социални разходи на транспортните предприятия за семейни надбавки, различни от тези, които те биха поели, ако трябва да работят при същите условия като други транспортни предприятия**

А. **Приложно поле**

Тази категория се отнася за случая, когато, в съответствие със законова, подзаконова или административна разпоредба, дадено железопътно предприятие следва да извършва плащания на семейни надбавки или директно, или чрез специализиран орган.

Б. **Принцип на изчисляване**

За да бъде нормализирана финансовата тежест, тя трябва да е равна на разликата между:

а) размера на надбавките, изплащани от железопътното предприятие по разпоредбите на общия закон и

б) този същия размер, коригиран със:

— съотношението между главите на семейства към общия брой на служителите в железопътното предприятие и това съотношение при всички предприятия, които изплащат чрез специализиран орган, взето като база за сравнение,

— съотношението между средния брой лица в железопътното предприятие, които всяка глава на семейство издържа, и средния брой при всички предприятия, които изплащат чрез специализиран орган, взето като база за сравнение.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Категория III: **Плащания при пенсиониране и изплащане на други пенсии, извършвани от железопътните предприятия при условия различни от тези за другите транспортни предприятия**

А. **Приложно поле**

Тази категория се отнася за случая, когато, в съответствие със законова, подзаконова и административна разпоредба, дадено железопътно предприятие е задължено да извършва изплащания при пенсиониране и други пенсии за своите служители и други лица, които имат право на това, при условия различни от тези за другите транспортни предприятия.

Разликата в условията, предизвикваща и разлика в плащанията, произтича от:

1. факта, че железниците трябва да изплащат директно и изцяло съществуващите пенсии, докато други транспортни предприятия плащат на съответен орган вноска, която е пропорционална на броя на техния активно зает персонал и съобразно нивото на трудовите доходи на този персонал; или

2. факта, че железопътните служители ползват блага по някои разпоредби, които не важат за други видове транспорт и които водят до допълнителни финансови тежести или облекчения за железниците.

Б. **Принципи на изчисляване**

1. По отношение на плащания, посочени от А, точка1, компенсацията е равна на разликата между финансовата тежест, която носи предприятието и тази, която би носило, ако, със същия брой служители на действителна служба и със същото възнаграждение, са предмет на общото право (обща социалноосигурителна схема и задължителна допълнителна схема) или на системата, която е прилагана при другите видове транспорт. В случаите, когато тези схеми не дават база за сравнение, за база следва да се вземе схема за пенсиониране и пенсии на представително транспортно предприятие.

   Поетата от железопътното предприятие финансова тежест се определя директно от неговите счетоводни сметки.

   Финансовата тежест, която железопътното предприятие би носело ако, със същият брой лица на действителна служба и със същото възнаграждение, би била предмет на същата схема, която е взета за база за сравнение, следва да бъде определяна като се прилагат законовите, подзаконовите или административните разпоредби, които уреждат тази схема.

2. За плащания по А, точка 2, компенсацията е равна или на:

   а) разликата между:

      — финансовата тежест, носена от предприятието, така както е определена директно от неговите счетоводни сметки и

      — преките или косвени облекчения, на които предприятието има право чрез сравнение с други видове транспорт по силата на специалните разпоредби, посочени в А, точка 2 ; или

   б) разликата между:

      — финансовите тежести, които предприятието поема или би поело, за да покрие всички плащания за прослужено време и пенсионни схеми, и

      — финансовата тежест, която би се появила в резултат на прилагането на схемата, взета като база за сравнение.

3. Ако някои норми на вътрешното право, които имат същата цел, но са формулирани при други условия, водят до резултати същите като тези, които произтичат от прилагането на параграфи 1 и 2, компенсацията може да бъде изчислявана на базата на тези норми.

▼B

4. До 31 декември 1970 г. всяка държава-членка съобщава на Комисията прогнозния размер на компенсацията, която тя възнамерява да изплати на своето железопътно предприятие в съответствие с горните принципи.

   До 31 декември 1971 г. Комисията ще представи доклад по този въпрос. Въз основа на този доклад, но не по-късно от времето, когато ще бъдат приети мерки за прилагането на член 8 от Решението на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизиране на някои разпоредби, засягащи конкуренцията в автомобилния, железопътния и вътрешноводния транспорт, Съветът ще вземе решение за предприемането на действия в това отношение.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Категория IV: **Поемане от железопътни предприятия на разходи за прелези**

А. **Приложно поле**

Тази категория включва случаи, когато в съответствие със законова, подзаконова или административна разпоредба, дадено железопътно предприятие поема неестествено голям дял от строителните и оперативни разходи за съоръжения, използвани както от железниците, така и от други видове транспорт.

За неестествено голям дял се счита:

а) *при строежа на нов път*

различен от пътя поискан от железопътното предприятие, като то поема разходите за прелез на новия път;

б) *при модернизация на подлез или надлез или при смяна на надземен прелез с подлез или надлез*

различен от този, поискан от железопътното предприятие, като то поема разходите за модернизацията, като се приспада всеки допълнителен разход или изменения, направени по искане на железопътното предприятие и стойността на ползата, което то получава от модернизацията;

в) *при модернизация на надземен прелез*

и железопътното предприятие поема повече от половината от разходите;

г) *при реконструкция, поддръжка или опериране на:*

— надлез или подлез,

железопътното предприятие поема част от разходите, която е по-голяма от частта на разходите за изграждането или модернизирането на прелези, които то трябва да поеме на базата на букви а) или б);

— надземен прелез,

железопътното предприятие поема повече от половината от разходите.

Б. **Принципи на изчисляване**

Компенсацията се определя, както следва:

За случаи по а): размерът на компенсацията е равен на частта от поетите от железопътното предприятие разходи, което не е поискало въпросния нов път, като се приспадат допълнителните разходи, направени в резултат на измененията, направени по искане на железопътното предприятие;

За случаи по б): размерът на компенсацията е равен на частта от поетите от железопътното предприятие разходи, което не е поискало модернизирането на въпросното съоръжение, като се приспаднат допълнителните разходи за модернизация, поискани от железопътното предприятие и размерът на ползата, която железопътното предприятие извлича от извършването на работите; тази полза следва да бъде оценена като се вземе предвид компенсацията, която железопътното предприятие е получило за надземен прелез, тогава когато надземен прелез се подменя с подлез или надлез;

За случаи по в): размерът на компенсацията е равен на тази част на поетите от железопътното предприятие разходи, която надвишава половината разходи, които то трябва да поеме;

▼B

За случаи по г): в случая на прелези и надлези, размерът на компенсацията е равен на тази част от поетите от железопътното предприятие разходи, която надвишава частта на разходите за изграждане и модернизиране на прелези, които то трябва да поеме в съответствие с принципите на изчисляване, посочени за случаите по букви а) и б);

— в случая на надземни прелези, размерът на компенсацията е равен на тази част от поетите от железопътното предприятие разходи, която надвишава половината, което то трябва да поеме.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Категория V: **Задължение да се набиране на персонал свръх нуждите на предприятието**

Приложно поле

Тази категория обхваща случаите, когато железопътно предприятие трябва да наема повече персонал, повече от необходим в съответствие със законови, подзаконови и административни разпоредби.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Категория VI: **Увеличения на трудовото възнаграждение, наложени със задна дата от правителството на държава-членка, освен в случаите, когато тези увеличения се правят с единствената цел трудовото възнаграждение да бъде приведено в съответствие с възнагражденията, които се плащат в останалата част от транспортния сектор.**

Приложно поле

Тази категория обхваща случаите, когато, в съответствие с дадена мярка на правителството, железопътното предприятие следва да увеличи трудовото възнаграждение на персонала с обратно действие, без да му се позволява да коригира тарифи, които да отчитат тези увеличения със задна дата, като в същото време подобни финансови тежести не се налагат на други транспортни предприятия.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Категория VII: **Наложена от компетентните органи забава по отношение обновлението и поддръжката**

Приложно поле

Тази категория обхваща случая, когато, в съответствие с дадено решение на държавните органи, железопътно предприятие е задължено да намали разходите си за обновление и поддръжка до ниво, което е по-ниско от това, необходимо да бъде осигурена приемствеността на дейностите на предприятието.

Последствието от тази намеса е, че разходите за финансовите години, през които отложената работа е трябвало да бъде извършена, се качват до неестествено високо ниво. Това състояние на нещата поражда финансова тежест, наложена на железопътното предприятие в случаите, когато то не може да увеличи сумите за съответните години за разходи за поддръжка и обновление.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Категория VIII: **Финансови тежести при реконструкция и подмяна вследствие на военни щети, претърпени от железопътно предприятие, които щети би следвало да бъдат поети от държавата**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, в съответствие със законова, подзаконова или нормативна разпоредба, железопътно предприятие следва да поеме финансови тежести за реконструкция и подмяна, произтичащи от поражения по време на война, на база различна от тази, която важи за останалите транспортни предприятия.

Б. **Принцип на изчисляване**

Размерът се определя посредством сравняване на базата, на която са поети финансовите тежести между железопътното и други предприятия, като се отчитат непреките разходи, направени поради специфичната природа на железопътните дейности.

Взимат се под внимание следните финансови тежести:

а) преките разходи за реконструкция или подмяна;

б) капиталът и лихвените тежести по заеми във връзка с реконструкция или подмяна.

Размерът на компенсацията трябва да се дава директно от счетоводните сметки на железопътното предприятие.

Когато е договорен заем с цел да бъдат посрещнати и други разходи, финансовата тежест, която той поражда, се определя на базата на тази част от заема, която е предназначена за реконструкция или подмяна.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

Категория IX: **Задължение да се задържи персонал, надвишаващ нуждите на предприятието**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случаите, когато в съответствие с разпоредба на орган на публичната власт, железопътното предприятие трябва да:

а) да държи на работа излишен персонал, който то би имало право да освободи по нормативната база;

б) съгласно свои вътрешни правила за персонала, които не са съгласувани с железопътното предприятие, да задържи персонал, освободен чрез мерки за рационализиране на експлоатацията и чието използване за други цели в предприятието не е оправдано.

Б. **Принципи на изчисляване**

Финансовата тежест в резултат на задържането на излишен персонал на действителна служба ще бъде пропорционална на броя на лицата, засегнати от въпросната мярка.

За случая по а): предприятието предлага броя на лицата, които трябва да бъдат освободени. Броят на лицата, които трябва да бъдат задържани, се определя посредством решение на компетентните органи. Дава се компенсация за разходи, свързани с този излишен персонал за периода, за които персонала надвишава потребностите.

За случая по б): броят на излишния персонал, който трябва да бъде взет под внимание при изчисляването, се определя от железопътното предприятие. Този брой трябва да бъде равен на броя на освободените в резултат на мерките за рационализиране, като се отчита възможността за наемане отново на този персонал през годината, в която се осъществяват мерките за рационализиране, за работни места, които са освободени поради пенсиониране или на новосъздадени работни места.

Размерът на появилата се финансова тежест ще бъде равен на общия размер на трудовото възнаграждение, надбавки и вноски за социално осигуряване за всяко наето лице или за всяка хомогенна група от такива лица. Във втория случаи размерът може да бъде изчисляван на базата на усреднените стойности за всяка група.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Категория X: **Мерки в полза на персонала, наложени от държавата на железопътните предприятия, за национално признание при условия, различни от тези валидни за другите транспортни предприятия**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, по силата на законова, подзаконова или административна разпоредба, дадено железопътно предприятие се задължава, в полза на персонала, за прослужена военна служба или за извършени специални услуги на страната си, да приеме специални мерки, такива като даване на надбавки, повишение по старшинство, допълнителни повишения, или специални отпуски.

Б. **Принципи на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на размера на специалните облекчения, които предприятието трябва да осигури на въпросния персонал.

По отношение на допълнителните повишения трябва да се вземат под внимание само повишенията, които надвишават нуждите на организацията.

Компенсацията може да бъде изчислявана по два различни начина, в зависимост от броя на заинтересованите лица:

а) изчисляването трябва да се прави отделно за всеки отделен случай; и

б) по хомогенни групи лица, средното увеличение на разходите на лице и броя на лицата, които получават изгоди всяка година.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

Категория XI: **Надбавки за персонала, наложени на железопътните предприятия, но не и на останалите транспортни предприятия**

А. **Приложно поле**

Тази категория включва случая, когато, по силата на законова, подзаконова или административна разпоредба, железопътното предприятие се задължава да дава на персонала си или на част от него, независимо дали е на действителна служба или е на разположение, надбавки, които не са наложени на другите транспортни предприятия. Тези надбавки по-специално включват допълнителни семейни надбавки или допълнителни ваканционни обезщетения.

Б. **Принцип на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на размера на финансовата тежест, която предприятието трябва да понесе.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

Категория XII: **Социални разходи на железопътните предприятия за медицинско лечение, различни от тези, които биха имали, ако трябваше да ги покриват като другите транспортни предприятия**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случаи, когато, в съответствие с разпоредба на органи на публичната власт, железопътно предприятие трябва да поеме, пряко или чрез специализиран орган, на някои разходи, като тези за медицинско лечение.

Б. **Принципи на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на разликата между размера на финансовата тежест, действително понасяна от предприятието, и тежестта, която то би понесло ако е свързано с органа, взет за база за сравнение, като се отчитат облекченията, доброволно давани от предприятието.

Сравнението за медицинско лечение трябва да се изчислява по следния начин: поетата от железопътното предприятие финансова тежест трябва да бъде определяна директно от неговите счетоводни сметки. Финансовата тежест, която то би носило ако, със същия брой на лица на действителна служба и със същото възнаграждение, е било субект по схемата взета за сравнение, трябва да бъде определяна в съответствие с законови, подзаконови или административни разпоредби, които регулират тази схема. Разходите за допълнителни по отношение на базисната схема облекчения, които железопътното предприятие предоставя доброволно на персонала, се приспадат от предварително изчислената разлика между двете суми.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

Категория XIII: **Финансови тежести в резултат от наложеното от държавата поддържане на цехове или на други сгради при условия, които не отговарят на търговско управление на железопътно предприятие**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, в съответствие с решение на органи на публичната власт, железопътно предприятие, от съображения за социална или регионална политика, се задължава да поддържа в експлоатация съоръжения, чието съществуване вече не е оправдано като се изхожда от потребностите на предприятието.

Б. **Принципи на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на разходите за поддържане на въпросните съоръжения. Цифрите за определяне на тези разходи трябва да са тези, които са дадени в счетоводните сметки на железопътното предприятие.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

Категория XIV: **Наложени условия за предоставяне на обществени поръчки за извършване на строителни работи и доставки**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато в съответствие с разпоредба на органи на публичната власт, железопътно предприятие трябва да предостави част от обществените поръчки за извършване на строителни работи и доставки на местни предприятия, намиращи се в определени райони на държавата-членка или на някои категории национални изпълнители.

Б. **Принципи на изчисляване**

Сравнението се прави между цената на страната, на която преференциално се възлага договора, и цената на икономически най-изгодната оферта за този договор, или, ако търгът е неуспешен, за подобна обществена поръчка.

Размерът на компенсацията е разликата между тези две цени.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XV

Категория XV: **Капиталови и лихвени тежести в резултат на отсъствие на нормализиране в миналото**

А. **Приложно поле**

Тази категория обхваща случаи, когато, в резултат на акт на органи на публичната власт, бюджетът на железопътното предприятие включва провизия за капиталова и лихвена тежест за заеми, договорени с или получени авансови плащания от компетентните органи по решения, взети в миналото от тези органи на основания, несъвместими с принципите на нормализиране, залегнали в настоящия регламент.

Б. **Принципи на изчисляване**

Размерът на тези тежестта трябва да бъде определен от счетоводните книги на железопътното предприятие.