Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

VERORDNUNG (EWG) Nr. 1192/69 DES RATES

vom 26. Juni 1969

über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

(ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Verordnung (EWG) Nr. 3572/90 des Rates vom 4. Dezember 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006	L 363	1	20.12.2006

Geändert durch:

►**A1**	Beitrittsakte Dänemarks, Irlands, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland	L 73	14	27.3.1972
	(angepaßt durch den Beschluß des Rates von 1. Januar 1973)	L 2	1	1.1.1973
►**A2**	Beitrittsakte Griechenlands	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Beitrittsakte Spaniens und Portugals	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens	C 241	21	29.8.1994
	(angepaßt durch den Beschluß 95/1/EG, Euratom, EGKS des Rates)	L 1	1	1.1.1995
►**A5**	Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003

▼B

VERORDNUNG (EWG) Nr. 1192/69 DES RATES

vom 26. Juni 1969

über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 75 und 94,

gestützt auf die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen ([1]),

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ([2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ein Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Beseitigung der Unterschiede, die sich dadurch ergeben, daß der Staat den Eisenbahnunternehmen Lasten auferlegt oder Vorteile einräumt, die zu einer erheblichen Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen führen können.

Es muß also dafür gesorgt werden, daß die von diesen Lasten oder Vorteilen ausgehenden Wirkungen im Hinblick auf die Gleichbehandlung aller Verkehrsarten beseitigt werden; bei bestimmten Kategorien von Lasten oder Vorteilen kann dies durch deren kurzfristige Beseitigung geschehen; bei anderen Kategorien muß dies im Rahmen einer Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen erfolgen, die durch den finanziellen Ausgleich der von diesen Lasten oder Vorteilen verursachten Wirkungen gekennzeichnet ist.

Für bestimmte Kategorien von Lasten oder Vorteilen, die bei der Normalisierung berücksichtigt werden, ist eine endgültige Lösung in Verbindung mit der schrittweisen Harmonisierung der Vorschriften zur Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten nach Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, zu treffen; für diese Kategorien von Lasten oder Vorteilen sollte es daher bis zur endgültigen Lösung den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleiben, von Fall zu Fall zu entscheiden, ob eine Normalisierung vorzunehmen ist; bei positiver Entscheidung muß die Normalisierung jedoch nach den gemeinsamen Regeln dieser Verordnung erfolgen, insbesondere in bezug auf die Grundsätze für die Berechnung des finanziellen Ausgleichsbetrags.

Um den finanziellen Ausgleich, den die Normalisierung der Konten zur Folge haben kann, im Rahmen dieser Normalisierung vornehmen zu können, müssen zunächst die Lasten und Vorteile der Eisenbahnunternehmen ermittelt werden, und zwar im Vergleich zu der Lage, in der sie sich befänden, wenn für sie die gleichen Bedingungen wie für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten gälten.

Für diese Ermittlung muß festgelegt werden, auf welche Sachlagen sich der Normalisierungsvorgang erstrecken soll; zu berücksichtigen sind alle

([1]) ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1500/65.
([2]) ABl. Nr. C 135 vom 14. 12. 1968, S. 34.
([3]) ABl. Nr. C 118 vom 11. 11. 1968, S. 7.

▼B

in den Mitgliedstaaten bestehenden Sachlagen mit Ausnahme der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ([1]) und der Unterschiede im Bereich der Infrastruktur- und der Steuerbelastungen im System der drei Verkehrsarten, welche im Rahmen der für die Anlastung der Wegekosten in Aussicht genommenen Lösungen sowie auf Grund der Umformung der allgemeinen und besonderen Besteuerung des Verkehrs beseitigt werden sollen.

Da jeder Normalisierungsvorgang einen Sonderfall darstellt, müssen für jeden einzelnen dieser Fälle der Anwendungsbereich und die bei der Ermittlung der Lasten und Vorteile der Eisenbahnunternehmen anzuwendenden Berechnungsgrundsätze festgelegt werden.

Zur Bestimmung der Höhe dieser Lasten oder Vorteile ist grundsätzlich ein Vergleich zwischen dem auf die Eisenbahnunternehmen und dem auf die privaten Unternehmen der übrigen Verkehrsarten angewandten System notwendig.

Da die Lasten der Eisenbahnunternehmen in der Regel größer sind als ihre Vorteile, und sie außerdem die zur Ermittlung dieser Lasten oder Vorteile erforderlichen Buchführungsunterlagen leicht beibringen können, empfiehlt es sich, ihnen hier ein Initiativrecht einzuräumen und es den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu überlassen, die dem Antrag der Unternehmen zugrunde liegenden Angaben nach Maßgabe dieser Verordnung vor der Festsetzung des Ausgleichsbetrags zu prüfen; diesen Behörden ist für ihre Entscheidung eine Frist zu setzen.

Die Leistung von Ausgleichszahlungen ist mit der Aufstellung der Haushaltspläne des Staates, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen verknüpft; deshalb ist es angezeigt, für die Zahlung der vorläufigen Ausgleichsbeträge und die Verrechnung des Restbetrags besondere Bestimmungen vorzusehen.

Um eine klare Rechnungslegung und eine angemessene Offenlegung der Normalisierung der Konten zu erreichen, ist vorzuschreiben, daß die auf Grund der Normalisierung der Konten gewährten Ausgleichsbeträge in einer der Jahresbilanz der Eisenbahnunternehmen beizufügenden Übersicht auszuweisen sind.

Es ist sicherzustellen, daß die Mitgliedstaaten den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit einräumen, ihre Interessen hinsichtlich der besonderen Entscheidungen, welche die Mitgliedstaaten zur Durchführung dieser Verordnung treffen, mit geeigneten Mitteln geltend zu machen.

Die Kommission muß sich von den Mitgliedstaaten alle zweckdienlichen Auskünfte über die Anwendung dieser Verordnung verschaffen können.

Da die Ausgleichszahlungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, von den Mitgliedstaaten nach gemeinsamen, in dieser Verordnung festgelegten Methoden gewährt werden, ist das Verfahren zur vorherigen Unterrichtung gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht auf diese Ausgleichszahlungen anzuwenden.

Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert die sofortige Anwendung dieser Verordnung auf die sechs einzelstaatlichen Eisenbahnunternehmen; die Prüfung der Voraussetzungen, unter denen die Anwendung dieser Verordnung auf andere Eisenbahnunternehmen ausgedehnt werden kann, kann wegen der Stellung dieser Unternehmen, insbesondere hinsichtlich der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr, und wegen der Notwendigkeit, die gemeinsame Verkehrspolitik schrittweise zu verwirklichen, noch einige Jahre zurückgestellt werden.

([1]) ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1.

▼B

Die Durchführung der Normalisierung entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der Verpflichtung, die Ursachen für die bestehenden Verzerrungen soweit wie möglich selbst zu beseitigen; jedoch dürfen sie die Lage des Personals der Eisenbahnunternehmen dadurch weder rechtlich noch tatsächlich ungünstiger gestalten und die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen weder behindern noch hemmen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1

(1) Die Konten der Eisenbahnunternehmen werden nach den gemeinsamen Regeln dieser Verordnung normalisiert.

(2) Der finanzielle Ausgleich, den die Normalisierung der Konten nach Absatz 1 zur Folge haben kann, wird vom 1. Januar 1971 an nach den gemeinsamen Methoden dieser Verordnung vorgenommen.

Artikel 2

(1) Die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen im Sinne dieser Verordnung besteht darin,

a) die sich aus Rechts- oder Verwaltungsvorschriften ergebenden Lasten und Vorteile der Eisenbahnunternehmen im Vergleich zu der Lage zu ermitteln, in der sie sich befänden, wenn für sie die gleichen Bedingungen wie für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten gelten würden, und

b) die sich aus der Ermittlung nach Buchstabe a) ergebenden Lasten und Vorteile finanziell auszugleichen.

(2) Als Lasten im Sinne dieser Verordnung gelten nicht die Lasten, die sich aus Rechts- oder Verwaltungsvorschriften ergeben, die den Ergebnissen von Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern Rechnung tragen.

(3) Die Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung betrifft nicht die von den Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

Artikel 3

▼A1

(1) Diese Verordnung gilt für die nachstehenden Eisenbahnunternehmen

▼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),

▼M1

— 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),

— PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

PKP Cargo S.A.;

PKP InterCity sp. z o.o.;

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.,

— Slovenske železnice (SŽ),

— Železnice Slovenskej republiky (ŽSR),

▼M2

— Национална компания Железопътна инфраструктура (НК ЖИ),

Български държавни железници ЕАД (БДЖ ЕАД),

— Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. — S.A. (CFR),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă C.F.R. Marfă — S.A. (CFR Marfa),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători C.F.R. Călători — S.A. (CFR Călători),

Societatea de Administrare Active Feroviare S.A.A.F. — S.A. (SAAF).

▼B

(2) Die Kommission schlägt dem Rat spätestens am 1. Januar 1973 die Bestimmungen vor, die sie für notwendig hält, um andere Unternehmen, die ebenfalls Beförderungen auf dem Schienenweg durchführen, in den Geltungsbereich dieser Verordnung einzubeziehen.

Artikel 4

(1) Die folgenden Kategorien von Lasten und Vorteilen sind Gegenstand der Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung:

a) den Eisenbahnunternehmen auferlegte Leistungen, die in der übrigen Wirtschaft — einschließlich der anderen Verkehrsarten — vom Staat getragen werden (Kategorie I);

▼B

b) Aufwendungen sozialen Charakters für Familienzulagen, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsarten Beiträge zu leisten hätten (Kategorie II);

c) Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen als den für Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen zu tragen sind (Kategorie III);

d) Übernahme der Aufwendungen für Kreuzungsanlagen durch die Eisenbahnunternehmen (Kategorie IV).

(2) Die folgenden Kategorien von Lasten und Vorteilen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehen, sind spätestens am 1. Januar 1971 zu beseitigen:

a) Verpflichtung, mehr Personal einzustellen, als betriebsnotwendig ist (Kategorie V);

b) Lohn- und Gehaltserhöhungen, die von der Regierung eines Mitgliedstaats mit rückwirkender Kraft auferlegt worden sind, mit Ausnahme des Falles, daß diese Erhöhung nur eine Anpassung der von den Eisenbahnunternehmen gezahlten Löhne und Gehälter an die von den anderen Verkehrsarten gezahlten Löhne und Gehälter darstellt (Kategorie VI);

c) von den zuständigen Stellen auferlegte Verzögerung der Erneuerung und Unterhaltung (Kategorie VII).

(3) Die folgende Kategorie von Lasten und Vorteilen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehen, ist spätestens am 1. Januar 1973 zu beseitigen:

Aufwendungen der Eisenbahnunternehmen für Wiederaufbau und Ersatzbeschaffungen wegen Kriegsschäden, für die der Staat hätte aufkommen müssen (Kategorie VIII).

Die finanziellen Lasten, die sich aus den für diese Kategorie aufgelegten Anleihen ergeben, sind bis zur Tilgung der Anleihen Gegenstand der Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung.

(4) Die folgenden Kategorien von Lasten und Vorteilen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehen, können Gegenstand der Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung sein:

a) Verpflichtung, mehr Personal weiterzubeschäftigen als betriebsnotwendig ist (Kategorie IX);

b) Maßnahmen, die vom Staat zugunsten bestimmter Angehöriger des Personals in Anerkennung von Verdiensten um den Staat unter Bedingungen auferlegt sind, die von den für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen abweichen (Kategorie X);

c) Leistungen zugunsten des Personals, die die Eisenbahnunternehmen, nicht aber die Unternehmen der anderen Verkehrsarten zu tragen haben (Kategorie XI);

d) Aufwendungen sozialen Charakters, insbesondere für die Krankheitsfürsorge, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsarten Beiträge zu leisten hätten (Kategorie XII);

e) Belastungen auf Grund der vom Staat auferlegten Beibehaltung von Werkstätten oder sonstigen Betriebseinrichtungen unter Voraussetzungen, die sich mit einer kaufmännischen Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen nicht vereinbaren lassen (Kategorie XIII);

f) Auflagen für öffentliche Bau- und Lieferaufträge (Kategorie XIV).

▼B

Die folgende Kategorie von Lasten und Vorteilen kann ebenfalls Gegenstand der Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung sein:

Finanzielle Lasten, die sich aus einer bisher unterbliebenen Normalisierung ergeben (Kategorie XV).

Eine endgültige, die Kategorien IX bis XV betreffende Regelung wird vom Rat spätestens bei der Genehmigung der Bestimmungen zur Durchführung von Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, erlassen. Bis dahin bemühen sich die Mitgliedstaaten, die Ursachen für diese Lasten oder Vorteile zu beseitigen.

ABSCHNITT II

Gemeinsame Regeln für die Normalisierung und den Ausgleich

Artikel 5

(1) Die Lasten und Vorteile der Eisenbahnunternehmen, die Gegenstand der Normalisierung der Konten sind oder sein können, werden nach den Anhängen ermittelt, die Bestandteil dieser Verordnung sind.

(2) Wird für eine zu normalisierende Kategorie das auf die Eisenbahnunternehmen anwendbare System mit dem der anderen Verkehrsarten verglichen, so werden für diesen Vergleich nur die privatwirtschaftlichen Unternehmen der anderen Verkehrsarten herangezogen.

Artikel 6

(1) Der Bruttoausgleichsbetrag wird für jede Normalisierungskategorie nach den Berechnungsgrundsätzen des die jeweilige Kategorie betreffenden Anhangs bestimmt.

Bei der Ermittlung des Nettobetrags werden alle Teilbeträge, die bei der Berechnung der Bruttobeträge der einzelnen Kategorien doppelt erscheinen, ausgeklammert.

(2) Ergibt die Berechnung gemäß den im Anhang für jede Normalisierungskategorie aufgeführten Vorschriften eine Belastung des Eisenbahnunternehmens, so hat es Anspruch auf den entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die öffentliche Hand.

Ergibt diese Berechnung einen Vorteil des Eisenbahnunternehmens, so schuldet es der öffentlichen Hand den entsprechenden finanziellen Ausgleich.

Artikel 7

(1) Die Eisenbahnunternehmen stellen bei den zuständigen Behörden in Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung alljährlich einen Normalisierungsantrag.

(2) Dieser Antrag enthält

a) die unter Beachtung der zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften berechneten Angaben für das kommende Haushaltsjahr;

b) die Angaben, die für die Berichtigung der für das Haushaltsjahr, dessen endgültiges Ergebnis bekannt ist, geleisteten vorläufigen Zahlungen erforderlich sind.

(3) Der Antrag ist so rechtzeitig zu stellen, daß die erforderlichen Mittel im Haushaltsplan der öffentlichen Hand bereitgestellt werden

▼B

können; er ist mit zweckdienlichen, insbesondere folgendes betreffenden Begründungen zu versehen:

a) die Lasten oder Vorteile für jede Normalisierungskategorie;

b) die für die jeweilige Kategorie angewandte Berechnungsmethode;

c) die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Brutto- und Nettobeträge für die jeweilige Kategorie. Bei der Aufstellung der Voranschläge nach Absatz 2 Buchstabe a) werden die Beträge auf Grund der Buchführungsdaten des letzten Haushaltsjahres, dessen Ergebnis endgültig festliegt, und unter Berücksichtigung der bei jeder Normalisierungskategorie bis zum Zeitpunkt der Antragstellung eingetretenen Veränderungen berechnet.

Artikel 8

(1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten prüfen die Angaben, die dem Antrag des Eisenbahnunternehmens zugrunde gelegt wurden.

(2) Nachdem sie dem betreffenden Unternehmen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben haben, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten

— die Ausgleichsbeträge berichtigen und sonstige Angaben des Antrags ändern, wenn die Bestimmungen dieser Verordnung nicht beachtet worden sind,

— in den Antrag sonstige Lasten oder Vorteile einbeziehen, die sich aus einer der Kategorien des Artikels 4 ergeben.

(3) Die zuständigen Behörden setzen nach Maßgabe dieser Verordnung den vorläufigen Ausgleichsbetrag für das kommende Haushaltsjahr sowie den endgültigen Ausgleichsbetrag für das letzte Haushaltsjahr, dessen endgültiges Ergebnis bekannt ist, fest. Diese Entscheidung gibt ferner an, welche Angaben bei der Berechnung dieser Beträge zugrunde gelegt wurden.

(4) Die zuständigen Behörden teilen dem Eisenbahnunternehmen spätestens sechs Monate nach Antragseingang ihre Entscheidung mit.

Treffen die zuständigen Behörden innerhalb dieser Frist keine Entscheidung, so gilt der Antrag des Unternehmens als vorläufig gebilligt.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten zahlen den nach Artikel 8 festgesetzten vorläufigen Ausgleichsbetrag im Laufe des Haushaltsjahres, für welches der Voranschlag aufgestellt worden ist.

Im Laufe desselben Haushaltsjahres zahlen oder vereinnahmen die Mitgliedstaaten den Ausgleichsrestbetrag, der dem Unterschied zwischen dem endgültigen Ausgleichsbetrag und den bereits geleisteten vorläufigen Ausgleichszahlungen für das endgültig abgeschlossene frühere Haushaltsjahr entspricht.

Artikel 10

(1) Die finanziellen Ausgleichsbeträge für jede Normalisierungskategorie sind in einer der Jahresbilanz des Eisenbahnunternehmens beigefügten Übersicht aufzuführen.

Diese Übersicht enthält die nach Artikel 9 empfangenen vorläufigen Ausgleichszahlungen und die nach dieser Vorschrift bei der Verrechnung des Restbetrags empfangenen oder geleisteten Ausgleichsbeträge.

▼B

Diese Übersicht enthält ferner für jede Verpflichtung des öffentlichen Dienstes die Ausgleichsbeträge, die in Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gewährt worden sind.

(2) Der Gesamtbetrag der auf Grund der Normalisierung der Konten vereinnahmten Ausgleichsbeträge sowie der Ausgleichsbeträge auf Grund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wird im Einklang mit den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften entweder in der Betriebsrechnung oder in der Gewinn- und Verlustrechnung des Eisenbahnunternehmens ausgewiesen.

Artikel 11

Die Entscheidungen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach den Vorschriften dieser Verordnung werden begründet und amtlich veröffentlicht.

Artikel 12

Die Mitgliedstaaten räumen den Eisenbahnunternehmen als solchen die Möglichkeit ein, ihre Interessen hinsichtlich der auf Grund dieser Verordnung gefällten Entscheidungen mit geeigneten Mitteln geltend zu machen.

ABSCHNITT III

Schlußbestimmungen

Artikel 13

(1) Die Kommission kann von den Mitgliedstaaten alle zweckdienlichen Auskünfte über die Anwendung dieser Verordnung verlangen. Hält sie es für notwendig, so berät sich die Kommission mit den in Betracht kommenden Mitgliedstaaten.

(2) Auf Ausgleichszahlungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, ist das Verfahren zur vorherigen Unterrichtung gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht anzuwenden.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission für jede Kategorie der von dieser Verordnung erfaßten Lasten oder Vorteile unverzüglich mit, welche Beträge im Rahmen des Ausgleichs tatsächlich gezahlt worden sind.

Artikel 14

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen zu gegebener Zeit nach Anhörung der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

(2) Die Kommission berät auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigenem Ermessen mit den betreffenden Mitgliedstaaten über die Entwürfe der in Absatz 1 vorgesehenen Vorschriften.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

▼B

ANHANG I

Kategorie I: **Den Eisenbahnunternehmen auferlegte Leistungen, die in der übrigen Wirtschaft — einschließlich der anderen Verkehrsarten — vom Staat getragen werden**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften bestimmte Aufwendungen selbst trägt, die in der übrigen Wirtschaft — einschließlich der Unternehmen der anderen Verkehrsarten — ganz oder teilweise vom Staat getragen werden. Zu diesen Leistungen gehören insbesondere Entschädigungen bei Arbeitsunfällen und besondere Kinderzulagen für Arbeitnehmer.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag, den der Staat hätte tragen müssen, wenn es sich um ein Unternehmen der übrigen Wirtschaft — einschließlich der anderen Verkehrsarten — gehandelt hätte.

▼B

ANHANG II

Kategorie II: **Aufwendungen sozialen Charakters für Familienzulagen, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsarten Beiträge zu leisten hätten**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften entweder unmittelbar oder über eine Sondereinrichtung die Familienzulagen übernehmen muß.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die zu normalisierende Belastung entspricht dem Unterschied zwischen

a) dem Betrag der vom Eisenbahnunternehmen gezahlten gesetzlich vorgesehenen Zulagen und

b) demselben, unter Berücksichtigung folgender Werte berichtigten Betrag:

— dem Verhältnis zwischen der Zahl der Familienvorstände und der Personen im aktiven Dienst bei dem Eisenbahnunternehmen und bei der Gesamtheit der Unternehmen, die Beiträge an die als Referenz gewählte Einrichtung leisten;

— dem Verhältnis zwischen der durchschnittlichen Zahl der vom Familienvorstand zu unterhaltenden Personen bei dem Eisenbahnunternehmen und bei der Gesamtheit der Unternehmen, die an die als Referenz gewählte Einrichtung Beiträge leisten.

▼B

ANHANG III

Kategorie III: **Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen als den für Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen zu tragen sind**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Aufwendungen für Renten und Ruhegehälter seines Personals und sonstiger Anspruchsberechtigter unter anderen Bedingungen aufkommen muß als die Unternehmen der anderen Verkehrsarten.

Die abweichenden Bedingungen, die zu unterschiedlichen Belastungen führen, rühren davon her, daß

1. die Eisenbahnen die anfallenden Renten- und Ruhegehaltszahlungen unmittelbar und in voller Höhe vornehmen müssen, während die Unternehmen der anderen Verkehrsarten Beiträge nach Maßgabe der Belegschaftsstärke und der Höhe der Löhne und Gehälter an einen Versicherungsträger abführen, oder

2. auf das Eisenbahnpersonal bestimmte Sondervorschriften angewandt werden, denen die übrigen Verkehrsarten nicht unterliegen, woraus sich für die Eisenbahnen zusätzliche Belastungen oder Vorteile ergeben.

B. **Berechnungsgrundsätze**

1. Bei den Aufwendungen nach Buchstabe A Ziffer 1 entspricht die Ausgleichsleistung dem Unterschied zwischen der vom dem Eisenbahnunternehmen zu tragenden Belastung und derjenigen, die es trüge, wenn das Unternehmen mit gleicher Zahl der Personen im aktiven Dienst und bei gleichen Löhnen und Gehältern einem gesetzlichen Versicherungsträger (allgemeine Sozialversicherung und obligatorische Zusatzversicherungen) oder dem Versicherungsträger der anderen Verkehrsarten angeschlossen wäre. Falls diese Systeme keine Vergleichsmöglichkeit bieten, wird die Renten- und Ruhegehaltsregelung eines repräsentativen Verkehrsunternehmens zum Vergleich herangezogen.

   Die Höhe der Belastung des Eisenbahnunternehmens ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung.

   Die Belastung, die sich für das Eisenbahnunternehmen ergäbe, wenn es mit der gleichen Zahl der Personen im aktiven Dienst und bei gleichen Löhnen und Gehältern dem als Referenz gewählten System angeschlossen wäre, ergibt sich, indem die für dieses System geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften angewandt werden.

2. Bei den Aufwendungen nach Buchstabe A Ziffer 2 entspricht die Ausgleichsleistung

   a) dem Unterschied zwischen

      — der vom Unternehmen getragenen Belastung, die sich unmittelbar aus der Buchführung ergibt, und

      — den mittelbaren oder unmittelbaren Vorteilen gegenüber den anderen Verkehrsarten, die sich für das Unternehmen aus der Anwendung der unter Buchstabe A Ziffer 2 erwähnten besonderen Bestimmungen ergeben,

      oder

   b) dem Unterschied zwischen

      — den Lasten, welche das Unternehmen zur Deckung sämtlicher Aufwendungen nach dem für des geltenden Renten- und Ruhegehaltssystem trägt oder zu tragen hätte, und

      — den Lasten, die sich aus der Anwendung des Referenzsystems ergeben.

3. Führt eine abweichende interne Regelung, die die gleiche Zielsetzung hat, zu den gleichen Ergebnissen wie die Anwendung der Absätze 1 und 2, so kann die Ausgleichsleistung auf Grund dieser Regelung berechnet werden.

▼B

4. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 31. Dezember 1970 einen Voranschlag der Ausgleichsbeträge, die sie gemäß diesen Grundsätzen an ihre Eisenbahnunternehmen zu zahlen gedenken.

   Die Kommission legt hierüber vor dem 31. Dezember 1971 einen Bericht vor. An Hand dieses Berichtes beschließt der Rat spätestens bei der Annahme der Maßnahmen zur Durchführung von Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 13.Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, über die auf diesem Gebiet zu treffenden Maßnahmen.

▼B

ANHANG IV

Kategorie IV: **Übernahme der Aufwendungen für Kreuzungsanlagen durch die Eisenbahnunternehmen**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften für einen ungewöhnlich hohen Anteil an den Ausgaben für den Bau und den Betrieb der sowohl von der Eisenbahn als auch von anderen Verkehrsarten benutzten Anlagen aufkommt.

Als ungewöhnlich hoher Anteil gilt

a) *beim Bau eines neuen Verkehrsweges:*

wenn das Eisenbahnunternehmen für die Aufwendungen einer Kreuzungsanlage im Rahmen eines neuen, von ihm nicht verlangten Verkehrsweges aufkommt;

b) *bei der Modernisierung eines Über- oder Unterführungsbauwerks und bei der Ersetzung einer höhengleichen Kreuzung durch ein Über- oder Unterführungsbauwerk:*

wenn das Eisenbahnunternehmen für die Aufwendungen einer von ihm nicht verlangten Modernisierung, abzüglich der zusätzlichen Kosten für selbst veranlaßte Änderungen und der sich durch die Modernisierung ergebenden Vorteile, aufkommt;

c) *bei der Modernisierung einer höhengleichen Kreuzung:*

wenn das Eisenbahnunternehmen für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt;

d) *bei der Erneuerung, der Unterhaltung und beim Betrieb:*

— bei Über- oder Unterführungsbauwerken:

wenn das Eisenbahnunternehmen für die Aufwendungen in einem höheren Maße aufkommt, als es seinem Anteil an den Aufwendungen für den Bau oder für die Modernisierung von Kreuzungsanlagen nach den Grundsätzen der Buchstaben a) und b) entspricht,

— bei höhengleichen Kreuzungen:

wenn das Eisenbahnunternehmen für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Der Ausgleichsbetrag wird wie folgt festgesetzt:

im Fall a): Der Ausgleichsbetrag entspricht dem dem Eisenbahnunternehmen, das den neuen Verkehrsweg nicht beantragt hat, auferlegten Teil der Ausgaben, abzüglich der zusätzlichen Kosten für etwaige Sonderwünsche des Eisenbahnunternehmens.

im Fall b): Der Ausgleichsbetrag entspricht dem dem Eisenbahnunternehmen, das die Modernisierung des betreffenden Bauwerks nicht verlangt hat, auferlegten Teil der Ausgaben, abzüglich der zusätzlichen Kosten für von dem Eisenbahnunternehmen beantragten Änderungen und der sich durch die betreffenden Arbeiten gegebenenfalls ergebenden Vorteile; bei der Ermittlung dieser Vorteile werden im Falle der Ersetzung einer höhengleichen Kreuzung durch ein Über- oder Unterführungsbauwerk die Ausgleichszahlungen berücksichtigt, welche das Eisenbahnunternehmen bereits für die höhengleiche Kreuzung erhält.

im Fall c): Der Ausgleichsbetrag entspricht den dem Eisenbahnunternehmen auferlegten Mehraufwendungen im Verhältnis zu der von ihm zu tragenden Hälfte der Aufwendungen.

▼B

im Fall d):

— Bei Über- oder Unterführungsbauwerken:
Der Ausgleichsbetrag entspricht den dem Eisenbahnunternehmen auferlegten Mehraufwendungen im Verhältnis zu dem Anteil des Eisenbahnunternehmens an den Aufwendungen für den Bau oder die Modernisierung von Kreuzungsanlagen nach den Berechnungsgrundsätzen für die Fälle a) und b);

— Bei höhengleichen Kreuzungen:
Der Ausgleichsbetrag entspricht den dem Eisenbahnunternehmen auferlegten Mehraufwendungen im Verhältnis zu der von ihm zu tragenden Hälfte der Aufwendungen.

▼B

ANHANG V

Kategorie V: **Verpflichtung, mehr Personal einzustellen, als betriebsnotwendig ist**

Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften mehr Personal einstellen muß, als es tatsächlich benötigt.

▼B

ANHANG VI

Kategorie VI: **Lohn- und Gehaltserhöhungen, die von der Regierung eines Mitgliedstaats mit rückwirkender Kraft auferlegt worden sind, mit Ausnahme des Falles, daß diese Erhöhung nur eine Anpassung der von den Eisenbahnunternehmen gezahlten Löhne und Gehälter an die von den anderen Verkehrsarten gezahlten Löhne und Gehälter darstellt**

Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen das Eisenbahnunternehmen auf Grund einer Regierungsmaßnahme die Löhne und Gehälter seines Personals rückwirkend erhöhen muß, ohne daß die Aufwendungen für die rückwirkenden Erhöhungen beim Verkaufspreis berücksichtigt werden können, soweit die Unternehmen der anderen Verkehrsarten keine ähnlichen Belastungen zu tragen haben.

▼B

ANHANG VII

Kategorie VII: **Von den zuständigen Stellen auferlegte Verzögerung der Erneuerung und Unterhaltung**

Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund eines Beschlusses der Behörden verpflichtet ist, die Ausgaben für Erneuerung und Unterhaltung unter die für die ununterbrochene Tätigkeit des Unternehmens erforderliche Höhe zu senken.

Dieser Eingriff führt dazu, daß in den Haushaltsjahren, in denen die verzögerten Arbeiten nachgeholt werden müssen, die Aufwendungen eine anomale Höhe erreichen. Diese Sachlage führt zu einer Belastung, wenn das Eisenbahnunternehmen die zur Deckung der Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung bestimmten Mittel im Laufe dieser Haushaltsjahre nicht erhöhen kann.

▼B

ANHANG VIII

Kategorie VIII: **Aufwendungen der Eisenbahnunternehmen für Wiederaufbau und Ersatzbeschaffungen wegen Kriegsschäden, für die der Staat hätte aufkommen müssen**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften die Aufwendungen für Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffungen wegen Kriegsschäden unter anderen als den für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen tragen muß.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Der Betrag ergibt sich aus einem Vergleich zwischen den Bedingungen, unter denen die Eisenbahn und die Unternehmen der anderen Verkehrsarten für diese Ausgaben aufkommen müssen, wobei gegebenenfalls die indirekten Kosten berücksichtigt werden, die die Eisenbahnunternehmen infolge der Eigenart des Schienenverkehrs tragen müssen.

Zu berücksichtigen sind folgende Belastungen:

a) direkte Anwendungen für Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffung;

b) finanzielle Belastungen im Zusammenhang mit Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffung.

Die Höhe der Ausgleichsleistung ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung des Eisenbahnunternehmens.

Wurde eine Anleihe aufgenommen, um auch noch andere Ausgaben zu decken, so wird bei der Berechnung der Belastung der für Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffung bestimmte Teil der Anleihe zugrunde gelegt.

▼B

ANHANG IX

Kategorie IX: **Verpflichtung, mehr Personal weiterzubeschäftigen, als betriebsnotwendig ist**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von behördlichen Vorschriften verpflichtet ist,

a) überzähliges Personal, dessen Entlassung auf Grund personalrechtlicher Vorschriften möglich wäre, weiterzubeschäftigen;

b) durch Rationalisierungsmaßnahmen im Betrieb freigewordenes Personal, dessen Verwendung für andere Aufgaben im Unternehmen nicht gerechtfertigt ist, auf Grund der von den Eisenbahnunternehmen nicht anerkannten Bestimmungen des Personalstatuts nicht zu entlassen.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die Belastung aus der Weiterbeschäftigung überzähligen Personals richtet sich nach der Zahl der Personen, die von dieser Maßnahme betroffen werden.

Im Fall a): Die Zahl der zu entlassenden Personen wird vom Unternehmen vorgeschlagen. Die Zahl der weiterzubeschäftigenden Personen wird durch Beschluß der zuständigen Behörde festgesetzt. Für diese Personalaufwendungen werden Ausgleichsleistungen gewährt, solange dieses Personal überzählig ist.

Im Fall b): Die Zahl der der Berechnung zugrunde zu legenden überzähligen Personen ist vom Eisenbahnunternehmen anzugeben. Sie entspricht der Zahl der Personen, die durch Rationalisierungsmaßnahmen freigeworden sind; hierbei wird die Möglichkeit berücksichtigt, dieses Personal in dem Jahre, in dem die Rationalisierungsmaßnahmen wirksam werden, in Stellen weiterzubeschäftigen, die durch Zurruhesetzungen freiwerden oder die neu geschaffen werden.

Der sich daraus ergebende Belastungsbetrag entspricht der Summe der Aufwendungen für Löhne und Gehälter, Zulagen und Sozialleistungen für jede weiterbeschäftigte Person oder jede gleichartige Kategorie von Personen. Im letzteren Fall kann der Betrag auf der Grundlage der durchschnittlichen Belastung für jede gleichartige Personengruppe berechnet werden.

▼B

ANHANG X

Kategorie X: **Maßnahmen, die vom Staat zugunsten bestimmter Angehöriger des Personals in Anerkennung von Verdiensten um den Staat unter Bedingungen auferlegt sind, die von den für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen abweichen**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften zugunsten des Personals für die Zeit der Wehrdienstableistung oder der Personen, die sich um den Staat besonders verdient gemacht haben, Sondermaßnahmen treffen und z. B. Zulagen, Verbesserungen des Dienstalters, zusätzliche Beförderungen oder Sonderurlaub gewähren muß.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag für die besonderen Vergünstigungen, die das Unternehmen zugunsten des in Frage kommenden Personals zu leisten hat.

Bei den zusätzlichen Beförderungen werden nur solche berücksichtigt, die die im Stellenplan festgelegten Planstellen übersteigen.

Die Ausgleichsleistung kann je nach Größe des betroffenen Personalbestands nach den beiden folgenden Arten berechnet werden:

a) für jeden einzelnen Fall oder

b) für gleichartige Personenkategorien, indem für jede Kategorie die durchschnittliche Steigerung der Aufwendungen pro Person und die jährliche Zahl der Begünstigten ermittelt wird.

▼B

ANHANG XI

Kategorie XI: **Leistungen zugunsten des Personals, die die Eisenbahnunternehmen, nicht aber die Unternehmen der anderen Verkehrsarten zu tragen haben**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften seiner ganzen oder einem Teil seiner Belegschaft Zulagen gewähren muß, die den Unternehmen der anderen Verkehrsarten nicht auferlegt sind. Diese Aufwendungen umfassen insbesondere zusätzliche Familienzulagen oder ein zusätzliches Urlaubsgeld.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag der dem Unternehmen auferlegten Belastungen.

▼B

ANHANG XII

Kategorie XII: **Aufwendungen sozialen Charakters, insbesondere für die Krankheitsfürsorge, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsarten Beiträge zu leisten hätten**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von behördlichen Vorschriften entweder unmittelbar oder über eine Sondereinrichtung bestimmte Leistungen, z. B. Kosten für die Krankheitsfürsorge, übernehmen muß.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Unterschied zwischen der Last, die das Unternehmen tatsächlich trägt, und der Last, die es zu übernehmen hätte, wenn es der Einrichtung angeschlossen wäre, die als Referenz verwendet wird, wobei die vom Unternehmen von sich aus gewährten Vergünstigungen berücksichtigt werden.

Bei den Aufwendungen für die Krankheitsfürsorge wird die Ausgleichsleistung wie folgt berechnet: Die vom Eisenbahnunternehmen zu tragende Belastung ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung. Die Belastung, die es zu tragen hätte, wenn es mit der gleichen Belegschaft und bei gleichen Löhnen und Gehältern der Referenzeinrichtung angeschlossen wäre, wird nach den für diese Einrichtung geltenden Rechts- oder Verwaltungsvorschriften ermittelt. Die Aufwendungen für die gegenüber der Referenzeinrichtung zusätzlichen Vergünstigungen, die das Eisenbahnunternehmen von sich aus seinem Personal gewährt, sind von dem wie vorstehend ermittelten Unterschiedsbetrag abzuziehen.

▼B

ANHANG XIII

Kategorie XIII: **Belastung auf Grund der vom Staat auferlegten Beibehaltung von Werkstätten oder sonstigen Betriebseinrichtungen unter Voraussetzungen, die sich mit einer kaufmännischen Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen nicht vereinbaren lassen**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund eines Beschlusses der Behörden aus sozial- oder regionalpolitischen Erwägungen Werkstätten oder sonstige Betriebseinrichtungen beibehalten muß, die aus betrieblichen Gründen nicht mehr gerechtfertigt sind.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die Ausgleichsleistung entspricht der sich aus der auferlegten Beibehaltung ergebenden Belastung. Diese Belastung kann an Hand der Buchführungsdaten des Eisenbahnunternehmens errechnet werden.

▼B

ANHANG XIV

Kategorie XIV: **Auflagen für öffentliche Bau- und Lieferaufträge**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen auf Grund von behördlichen Vorschriften einen Teil seiner Bau- und Lieferaufträge an inländische Unternehmen mit Standort in bestimmten Gebieten des Mitgliedstaats oder an bestimmte Gruppen inländischer Unternehmer vergeben muß.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Verglichen werden der vom Auftragsempfänger angewandte Preis für den Präferenzauftrag und der Preis des wirtschaftlich günstigsten Angebots für den gleichen Auftrag oder, in Ermangelung eines solchen Angebots, für einen ähnlichen Auftrag.

Die Höhe der Ausgleichsleistung ergibt sich aus dem Unterschied zwischen diesen beiden Preisen.

▼B

ANHANG XV

Kategorie XV: **Finanzielle Lasten, die sich aus einer bisher unterbliebenen Normalisierung ergeben**

A. **Anwendungsbereich**

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen der Haushalt eines Eisenbahnunternehmens auf Grund einer Intervention der öffentlichen Hand finanzielle Belastungen aus Anleihen oder Vorschüssen der zuständigen Behörden enthält, die auf Grund früherer Entscheidungen dieser Behörden aus Erwägungen gewährt wurden, die mit den in dieser Verordnung niedergelegten Normalisierungsgrundsätzen nicht vereinbar sind.

B. **Berechnungsgrundsätze**

Die obengenannten jährlichen Kontenbelastungen können von den zuständigen Behörden in ihren eigenen Haushaltsplan eingesetzt oder in die Normalisierung im Rahmen dieser Verordnung einbezogen werden. Im letzteren Fall muß sich die Normalisierung auf den Betrag der bestehenden Belastungen aus Anleihen oder aus rückzahlbaren Vorschüssen der zuständigen Behörden erstrecken, die im Haushaltsplan des Eisenbahnunternehmens aufgeführt sind.

Die Höhe dieser Belastungen ergibt sich aus der Buchführung des Eisenbahnunternehmens.