Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ(ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 26ης Ιουνίου 1969

περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

(ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 8)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός(ΕΟΚ) αριθ. 3572/90 του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006	L 363	1	20.12.2006

Τροποποιείται από:

►**A1**	Πράξη προσχώρησης της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου	L 73	14	27.3.1972
	(όπως προσαρμόστηκε από την απόφαση του Συμβουλίου της 1ης Ιανουαρίου 1973)	L 2	1	1.1.1973
►**A2**	Πράξη προσχώρησης της Ελλάδας	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας	C 241	21	29.8.1994
	(όπως προσαρμόστηκε από την απόφαση 95/1/ΕΚ, Ευρατόμ, ΕΚΑΧ του Συμβουλίου)	L 1	1	1.1.1995
►**A5**	Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση	L 236	33	23.9.2003

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ(ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Ιουνίου 1969

περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, και ιδίως τα άρθρα 75 και 94,

την απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 ([1]) περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Συνελεύσεως ([2]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([3]),

Εκτιμώντας:

ότι ένας από τους στόχους της πολιτικής μεταφορών είναι η εξάλειψη των ανισοτήτων οι οποίες αναφύονται από την επιβολή οικονομικών βαρών ή τη χορήγηση πλεονεκτημάτων στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, από τις δημόσιες αρχές και οι οποίες κατά συνέπεια προκαλούν σημαντική στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού·

ότι πρέπει για το σκοπό αυτό, να ληφθούν κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί η εξάλειψη των αποτελεσμάτων που προκαλούν τα ανωτέρω βάρη ή πλεονεκτήματα με σκοπό να επιτευχθεί ισότητα μεταχειρήσεως για όλους τους τρόπους μεταφοράς· ότι για ορισμένες κατηγορίες οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων αυτά τα μέτρα είναι δυνατό να συνεπάγονται τον πρόωρο τερματισμό τους· ότι σχετικά με άλλες κατηγορίες τα ανωτέρω μέτρα πρέπει να εφαρμοσθούν σάν τμήμα της διαδικασίας για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η οποία χαρακτηρίζεται από την οικονομική αντιστάθμιση των αποτελεσμάτων που προκαλούν αυτά τα οικονομικά βάρη ή πλεονεκτήματα·

ότι η τελική ρύθμιση για ορισμένες κατηγορίες οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων που θα καλύπτονται από τη διευθέτηση θα γίνει σε συνδυασμό με την προοδευτική εναρμόνιση των κανόνων που διέπουν τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και Κρατών, όπως καθορίζονται στο άρθρο 8 της αποφάσεως του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές· ότι για τις κατηγορίες αυτές των οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων κρίνεται σκόπιμο μέχρι της οριστικής ρυθμίσεως να επιτραπεί σε κάθε Κράτος ν' αποφασίζει αν πρέπει να γίνει διευθέτηση σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση·

ότι αν αποφασισθεί η διευθέτηση πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους κοινούς κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά τις μεθόδους υπολογισμού της οικονομικής αντισταθμίσεως·

([1]) ΕΕ αριθ. 88 της 24. 5. 1965, σ. 1500/65.
([2]) ΕΕ αριθ. A 135 της 14. 12. 1968, σ. 34.
([3]) ΕΕ αριθ. A 118 της 11. 11. 1968, σ. 7.

▼B

ότι πριν ληφθεί οποιοδήποτε μέτρο για την οικονομική αντιστάθμιση που θα προκύψει ενδεχομένως από την ανωτέρω διευθέτηση, είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται τα οικονομικά βάρη τα οποία φέρουν και τα πλεονεκτήματα των οποίων απολαύουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε σύγκριση με τη θέση στην οποία θα ευρίσκοντο αν λειτουργούσαν κάτω από τις ίδιες συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργούν οι επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς·

ότι για να γίνει αυτός ο προσδιορισμός, πρέπει να καθορισθούν οι περιπτώσεις εκείνες στις οποίες θα πρέπει να εφαρμοσθεί η διευθέτηση· ότι θα πρέπει να καλύπτει όλες τις υπάρχουσες περιπτώσεις στα Κράτη μέλη, με εξαίρεση αφ' ενός τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ([1]) της 28. 6. 69 περί ενεργειών των Κρατών μελών αναφορικά με υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στις σιδηροδρομικές, οδικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και αφ' ετέρου τις ανισότητες που παρουσιάζονται στον τομέα των οικονομικών βαρών για έργα υποδομής και των φορολογικών βαρών στο καθεστώς των τριών τρόπων μεταφοράς, ανισότητες οι οποίες θα εξαλειφθούν στα πλαίσια των προβλεπομένων λύσεων σε θέματα τιμολογήσεως των έργων υποδομής και σε συνδυασμό με την προσαρμογή των γενικών και ειδικών φορολογικών συστημάτων για τις μεταφορές·

ότι επειδή κάθε περίπτωση διευθετήσεως έχει τα δικά της διακριτικά χαρακτηριστικά, πρέπει να καθορισθεί η έκταση εφαρμογής για κάθε μία απ' αυτές καθώς και οι αρχές βάσει των οποίων θα υπολογίζονται τα οικονομικά βάρη που επιβάλλονται ή τα πλεονεκτήματα που χορηγούνται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·

ότι, για να προσδιορισθεί το ύψος αυτών των βαρών ή πλεονεκτημάτων, είναι αναγκαίο να συγκριθεί το καθεστώς που ισχύει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με εκείνο που ισχύει στις ιδιωτικές μεταφορικές επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς·

ότι τα οικονομικά βάρη τα οποία φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι συνήθως μεγαλύτερα από τα πλεονεκτήματα των οποίων απολαύουν και ότι επίσης οι επιχειρήσεις αυτές δύνανται ευκόλως να παρέχουν τα αναγκαία λογιστικά στοιχεία για τον προσδιορισμό του ποσού αυτών των βαρών ή πλεονεκτημάτων· ότι ως εκ τούτου θα ήτο σκόπιμο να δίνεται πρωτοβουλία στις επιχειρήσεις επί του θέματος αυτού, επιτρέποντας στις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών να εξετάσουν, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και πριν καθορίσουν το ποσό της αντισταθμίσεως, τα στοιχεία στα οποία οι επιχειρήσεις εβάσισαν τις αιτήσεις τους· ότι είναι σκόπιμο να ορισθεί προθεσμία εντός της οποίας οι αρχές θα εκδώσουν την απόφασή τους·

ότι επειδή η καταβολή των οικονομικών αντισταθμίσεων συνδέεται με την κατάρτιση του προϋπολογισμού, τόσο του Κράτους ή των αρμοδίων αρχών όσο και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, πρέπει να θεσπισθούν ειδικές διατάξεις που να προβλέπουν την καταβολή των προβλεπομένων ποσών για τον διακανονισμό των υπολοίπων·

ότι χάριν της σαφήνειας των λογαριασμών και της κατάλληλης δημοσιότητος που πρέπει να δοθεί στη διευθέτηση αυτών, είναι σκόπιμο να καθορισθεί ότι τα ποσά που θα χορηγηθούν σύμφωνα με τη διευθέτηση των λογαριασμών θα εμφαίνονται σε πίνακα ο οποίος προσαρτάται στους ετήσιους λογαριασμούς των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·

ότι είναι σκόπιμο να εξασφαλισθεί ότι θα διατίθενται επαρκή μέσα στις μεταφορικές επιχειρήσεις από τα Κράτη μέλη, που θα τις διευκολύνουν να προβαίνουν σε ενέργειες προς διασφάλιση των συμφερόντων τους, σχετικά με τις ιδιαίτερες αποφάσεις που λαμβάνουν τα Κράτη μέλη για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

ότι πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή το δικαίωμα,να λαμβάνει από τα Κράτη μέλη όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

([1]) ΕΕ αριθ. Ν 156 της 28. 6. 1969, σ. 1.

▼B

ότι στα αντισταθμιστικά ποσά τα οποία χορηγούνται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τα Κράτη μέλη σύμφωνα με κοινές μεθόδους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, πρέπει να μήν εφαρμόζεται η προκαταρκτική διαδικασία ενημερώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος·

ότι η πραγματοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών καθιστά αναγκαία την άμεση εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στις έξι εθνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· ότι λόγω της θέσεως των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όσον άφορά ιδίως τις συνθήκες ανταγωνισμού στις μεταφορές και της ανάγκης σταδιακής εφαρμογής της κοινής πολιτικής μεταφορών, η εξέταση των όρων επεκτάσεως της εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύναται να αναβληθεί για ορισμένα έτη·

ότι η διαδικασία διευθετήσεως δέν απαλλάσσει τα Κράτη μέλη από την ευθύνη να εξαλείψουν, κατά το μέτρο που τους είναι δυνατό, τις υπάρχουσες αιτίες των στρεβλώσεων· ότι παρ' όλα αυτά, με αυτές τις ενέργειες δέν πρέπει να επιδεινώνουν τη νομική ή πραγματική κατάσταση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή να εμποδίζουν ή επιβραδύνουν τη βελτίωση των συνθηκών διαβιώσεως και εργασίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΤΜΗΜΑ I

Ορισμοί και έκταση εφαρμογής

Άρθρο 1

1. Η διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κοινούς κανόνες που εκτίθενται στον παρόντα κανονισμό.

2. Οι οικονομικές αντισταθμίσεις που είναι δυνατό να συνεπάγεται η διευθέτηση των λογαριασμών η οποία καθορίζεται στην παράγραφο 1, πραγματοποιούνται από την 1η Ιανουαρίου 1971 σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 2

1. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, η διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων συνίσταται:

α) στον προσδιορισμό των οικονομικών βαρών τα οποία φέρουν ή των πλεονεκτημάτων των οποίων απολαύουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τα οποία απορρέουν από νομοθετικές κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, συγκριτικά με την κατάσταση στην οποία θα ευρίσκοντο αν λειτουργούσαν κάτω από τις ίδιες συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργούν οι επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς·

β) στην οικονομική αντιστάθμιση των βαρών και πλεονεκτημάτων που απορρέουν από τον προσδιορισμό που αναφέρεται στο εδάφιο α).

2. Οικονομικά βάρη που απορρέουν από νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, στις οποίες λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα διαπραγματεύσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, δεν θεωρούνται σαν οικονομικά βάρη για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

3. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού η διευθέτηση των λογαριασμών δεν αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες επιβάλλονται από τα Κράτη μέλη και καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

▼B

Άρθρο 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),

— Córas Iompair Éireann (CIE),

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

— Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

— Caminhos de Ferro Portugueses, EP (CP),

▼A4

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

— Statens Järnvägar (SJ),

▼M1

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A5

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

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

— Valsts akciju sabiedrība «Latvijas Dzelzceļš» (LDZ),

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

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

— 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),

▼M2

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. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο, το αργότερο στις 1 Ιανουρίου 1973 τα μέτρα τα οποία κρίνει αναγκαία για το σκοπό επεκτάσεως της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε άλλες επιχειρήσεις που εκτελούν σιδηροδρομικές μεταφορές.

Άρθρο 4

1. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, διευθέτηση των λογαριασμών εφαρμόζεται στις ακόλουθες κατηγορίες οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων:

α) αποζημιώσεις τις οποίες υποχρεώνονται να καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλ' οι οποίες για την υπόλοιπη οικονομία συμπεριλαμβανομένων και των άλλων τρόπων μεταφοράς, επιβαρύνουν το Κράτος (Κατηγορία Ι)·

β) δαπάνες κοινωνικής φύσεως, με τις οποίες επιβαρύνονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για οικογενειακά επιδόματα, διαφορετικές από εκείνες με τις οποίες θα επεβαρύνοντο αν κατέβαλαν εισφορές κάτω από τους ίδιους όρους, όπως και οι επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς (Κατηγορία ΙΙ)·

γ) οικονομικά βάρη για συνταξιοδοτήσεις που επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κάτω όμως από προϋποθέσεις διαφορετικές από εκείνες που ισχύουν για επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς (Κατηγορία ΙΙΙ)·

δ) δαπάνες που επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με τις εγκαταστάσεις διασταυρώσεων (Κατηγορία IV).

2. Οι ακόλουθες κατηγορίες οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων που ήδη υπάρχουν κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος αυτού του κανονισμού θα καταργηθούν το αργότερο στις 1 Ιανουαρίου 1971:

α) η υποχρέωση προσλήψεως προσωπικού επί πλέον αυτού που απαιτείται για τις ανάγκες της επιχειρήσεως (Κατηγορία V)·

β) οι αναδρομικές αυξήσεις μισθών και ημερομισθίων που επιβάλλονται από την Κυβέρνηση Κράτους μέλους, με εξαίρεση τις περιπτώσεις κατά τις οποίες αυτές οι αυξήσεις δίδονται με μοναδικό σκοπό την ευθυγράμμιση των μισθών και ημερομισθίων που καταβάλλονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με τους μισθούς και τα ημερομίσθια που καταβάλλονται σε άλλους τομείς των μεταφορών (Κατηγορία VI)·

γ) η καθυστέρηση που επιβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές σχετικά με ανανεώσεις και συντήρηση (Κατηγορία VII).

3. Η κατωτέρω κατηγορία βαρών ή πλεονεκτημάτων που υπάρχει κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να καταργηθεί το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1973:

τα οικονομικά βάρη για ανακατασκευές ή αντικαταστάσεις υλικού που προκύπτουν από ζημίες πολέμου τα οποία φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά τα οποία θα έπρεπε να είχαν αναληφθεί από το Κράτος (Κατηγορία VIII)·

τα τοκοχρεωλύσια των δανείων που χορηγήθηκαν για τον ανωτέρω λόγο θα αποτελέσουν αντικείμενο της διευθετήσεως των λογαριασμών κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού μέχρις ότου λήξει η οφειλή.

4. Οι ακόλουθες κατηγορίες οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων που υπάρχουν κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του παρόντος

▼B

κανονισμού είναι δυνατό να αποτελέσουν αντικείμενο της διευθετήσεως των λογαριασμών:

α) η υποχρέωση διατηρήσεως προσωπικού επί πλέον αυτού που απαιτείται για τις ανάγκες της επιχειρήσεως (Κατηγορία IX)·

β) τα μέτρα υπέρ του προσωπικού σαν αναγνώριση ορισμένων υπηρεσιών που προσέφερε στη χώρα, τα οποία επιβάλλονται από τα Κράτη μέλη στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που ισχύουν για επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς (Κατηγορία X)·

γ) τα καταβαλλόμενα στο προσωπικό επιδόματα, τα οποία επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όχι όμως και τις επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς (Κατηγορία XI)·

δ) Οι δαπάνες κοινωνικής φύσεως που επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ιδίως για ιατρική περίθαλψη, διαφορετικές από εκείνες με τις οποίες θα επιβαρύνοντο αν κατέβαλαν εισφορές επί της αυτής βάσεως με επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς (Κατηγορία XII)·

ε) τα οικονομικά βάρη που επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σαν συνέπεια της απαιτήσεως του Κράτους να διατηρούν σε λειτουργία έργα ή άλλες εγκαταστάσεις, υπό συνθήκες ασυμβίβαστες με την εμπορική διαχείριση των επιχειρήσεων (Κατηγορία XIII)·

στ) επιβολή υποχρεώσεων για την εκτέλεση δημοσίων έργων και για προμήθειες (Κατηγορία XIV).

Η ακόλουθη κατηγορία οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων δύναται επίσης να αποτελέσει αντικείμενο της διευθετήσεως των λογαριασμών, κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού:

οικονομικά βάρη που απορρέουν από την παράλειψη διευθετήσεως κατά το παρελθόν (Κατηγορία XV).

Οριστική λύση, όσον αφορά τις Κατηγορίες IX έως XV θα αποφασισθεί από το Συμβούλιο το αργότερο μέχρις ότου καθορισθούν τα μέτρα για την εφαρμογή του άρθρου 8 της αποφάσεως της 13ης Μαΐου 1965 του Συμβουλίου περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Τα Κράτη μέλη, στο μεταξύ, θα προσπαθήσουν να εξαλείψουν τις αιτίες αυτών των οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων.

ΤΜΗΜΑ II

Κοινοί κανόνες διευθετήσεως και αντισταθμίσεως

Άρθρο 5

1. Οποιοδήποτε οικονομικό βάρος ή πλεονέκτημα που επιβαρύνει ή ωφελεί αντίστοιχα τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, το οποίο θα αποτελέσει αντικείμενο διευθετήσεως των λογαριασμών, καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού. Τα παραρτήματα αυτά αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος κανονισμού.

2. 'Οταν για οποιαδήποτε κατηγορία που πρόκειται να διευθετηθεί το καθεστώς που ισχύει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να συγκρίνεται με εκείνο που ισχύει για άλλους τρόπους μεταφοράς, η σύγκριση θα γίνεται μόνο με ιδιωτικές επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς.

▼B

Άρθρο 6

1. Το ακαθάριστο ποσό των αντισταθμίσεων προσδιορίζεται για κάθε κατηγορία διευθετήσεως, δια της εφαρμογής των αρχών υπολογισμού που προσδιορίζονται στο παράρτημα για την αντίστοιχη κατηγορία.

Για τον προσδιορισμό του καθαρού ποσού κάθε κονδύλιο το οποίο εμφανίζεται περισσότερες από μία φορές στον υπολογισμό των ακαθαρίστων ποσών των διαφόρων κατηγοριών, θα λαμβάνεται υπόψη μόνο μία φορά.

2. 'Οταν ο υπολογισμός που γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις που καθορίζονται στα παραρτήματα δεικνύει, για κάθε κατηγορία διευθετήσεως οικονομικό βάρος για τη σιδηροδρομική επιχείρηση, η τελευταία δικαιούται αντιστοίχου οικονομικής αντισταθμίσεως από τις δημόσιες αρχές.

'Οταν αυτός ο υπολογισμός δεικνύει όφελος για την σιδηροδρομική επιχείρηση, η τελευταία οφείλει αντίστοιχη οικονομική αντιστάθμιση στις δημόσιες αρχές.

Άρθρο 7

1. Κάθε χρόνο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές, αιτήσεις για διευθέτηση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

2. Αυτές οι αιτήσεις περιλαμβάνουν:

α) στοιχεία που αναφέρονται στο επόμενο οικονομικό έτος, τα οποία υπολογίζονται βάσει των νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων που ισχύουν κατά τον χρόνο υποβολής της αιτήσεως·

β) στοιχεία αναγκαία για την προσαρμογή των ποσών που καταβλήθηκαν προσωρινά σχετικά με το οικονομικό έτος, για το οποίο τα οριστικά αποτελέσματα είναι γνωστά.

3. Η ανωτέρω αίτηση, η οποία πρέπει να υποβληθεί σε εύλογο χρόνο ώστε να δύνανται οι δημόσιες αρχές να εγγράψουν τις αναγκαίες πιστώσεις στον προϋπολογισμό, περιλαμβάνει όλες τις σχετικές πληροφορίες για την υποστήριξη της και ιδιαίτερα αυτές που αφορούν:

α) τα οικονομικά βάρη ή πλεονεκτήματα για κάθε κατηγορία διευθετήσεως·

β) τη μέθοδο υπολογισμού για κάθε κατηγορία που εξετάζεται·

γ) τα ακαθάριστα και τα καθαρά ποσά που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 για κάθε εξεταζόμενη κατηγορία. Κατά τον καθορισμό των προβλέψεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εδάφιο α) τα ποσά υπολογίζονται βάσει των δεδομένων της τελευταίας χρήσεως της οποίας είναι γνωστά τα οριστικά αποτελέσματα, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβολές που τυχόν έχουν γίνει σε κάθε κατηγορία διευθετήσεως μέχρι την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως.

Άρθρο 8

1. Οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών εξετάζουν τα στοιχεία επί των οποίων βασίζεται η αίτηση που υπεβλήθη από την ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση.

2. Αφού δοθεί στην ενδιαφερομένη επιχείρηση η ευκαιρία να υποβάλλει τις παρατηρήσεις της, οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών δύνανται:

— να προσαρμόζουν τα ποσά των αντισταθμίσεων και να μεταβάλλουν άλλα στοιχεία της αιτήσεως, αν δεν ετηρήθησαν οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού,

▼B

— να περιλαμβάνουν στην αίτηση άλλα οικονομικά βάρη ή πλεονεκτήματα που προκύπτουν από οποιαδήποτε κατηγορία που αναφέρεται στο άρθρο 4.

3. Οι αρμόδιες αρχές καθορίζουν, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, το προβλεπόμενο ποσό της αντισταθμίσεως για την επομένη οικονομική χρήση καθώς και το οριστικό ποσό της αντισταθμίσεως για την προηγουμένη οικονομική χρήση της οποίας τα τελικά αποτελέσματα είναι γνωστά. Στην απόφασή τους αυτή πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομέρειες του υπολογισμού των ποσών αυτών.

4. Οι αρμόδιες αρχές γνωστοποιούν την απόφασή τους στη σιδηροδρομική επιχείρηση το αργότερο 6 μήνες μετά την λήψη της αιτήσεως.

Αν οι αρμόδιες αρχές δεν λάβουν απόφαση εντός της ανωτέρω προθεσμίας η αίτηση της επιχειρήσεως θεωρείται ότι έγινε προσωρινά δεκτή.

Άρθρο 9

Τα Κράτη μέλη καταβάλλουν το προβλεπόμενο ποσό των αντισταθμίσεων που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 8, κατά την διάρκεια της οικονομικής χρήσεως για την οποία έγινε η πρόβλεψη.

Κατά την διάρκεια της ιδίας οικονομικής χρήσεως τα Κράτη μέλη καταβάλλουν ή εισπράττουν το υπόλοιπο της αντισταθμίσεως που προκύπτει από την διαφορά μεταξύ του οριστικού ποσού της αντισταθμίσεως και των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί κατόπιν προβλέψεως για την προηγούμενη οικονομική χρήση που έχει οριστικά κλείσει.

Άρθρο 10

1. Το ποσό των οικονομικών αντισταθμίσεων για κάθε κατηγορία διευθετήσεως εμφαίνεται σε πίνακα που προσαρτάται στον ετήσιο ισολογισμό της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως. Ο πίνακας αυτός αναφέρει αντίστοιχα τα ποσά των οικονομικών αντισταθμίσεων που εισεπράχθησαν βάσει προβλέψεως και τα ποσά που εισεπράχθησαν ή κατεβλήθησαν για διακανονισμό του υπολοίπου, όπως προβλέπει το άρθρο 9.

Ο πίνακας δείχνει επίσης, σχετικά με κάθε υποχρέωση δημοσίας υπηρεσίας, τα ποσά των αντισταθμίσεων που χορηγούνται βάσει των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

2. Το συνολικό ποσό των αντισταθμίσεων που εισεπράχθη δυνάμει της διευθετήσεως των λογαριασμών και των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας καταλογίζεται, κατά τα οριζόμενα από τις ισχύουσες σε κάθε Κράτος διατάξεις, στον λογαριασμό εκμεταλλεύσεως ή τον λογαριασμό κερδών και ζημιών της αντίστοιχης σιδηροδρομικής επιχειρήσεως.

Άρθρο 11

Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, αναφέρουν τους λόγους στους οποίους βασίζονται και δημοσιεύονται επίσημα.

Άρθρο 12

Τα Κράτη μέλη θα διασφαλίσουν ότι, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υπό την ιδιότητά τους αυτή, θα παρέχεται η δυνατότητα να προασπίζουν με κατάλληλα μέσα τα συμφέροντά τους έναντι των αποφάσεων που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

▼B

ΤΜΗΜΑ III

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 13

1. Η Επιτροπή δύναται να απαιτεί από τα Κράτη μέλη να τις παρέχουν κάθε σχετική πληροφορία που αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή, όταν κρίνει τούτο σκόπιμο, προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη.

2. Οι αντισταθμίσεις που προκύπτουν εκ της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξαιρούνται από την προκαταρκτική διαδικασία ενημερώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος.

Τα Κράτη μέλη γνωστοποιούν αμέσως στην Επιτροπή λεπτομέρειες για τα ποσά της αντισταθμίσεως που πράγματι κατεβλήθησαν για κάθε κατηγορία οικονομικών βαρών ή πλεονεκτημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 14

1. Τα Κράτη μέλη κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή, και σε εύλογο χρόνο, θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. 'Οταν ένα Κράτος μέλος το ζητήσει ή αν η Επιτροπή το κρίνει σκόπιμο, η τελευταία προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη, σχετικά με την προτεινόμενη διάρκεια των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε Κράτος μέλος.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατηγορία I: **Αποζημιώσεις τις οποίες υποχρεούνται να καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά οι οποίες για την υπόλοιπη οικονομία, περιλαμβανομένων και των άλλων τρόπων μεταφοράς, επιβαρύνουν το Κράτος**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις κατά τις οποίες σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, η σιδηροδρομική επιχείρηση επιβαρύνεται να καταβάλλει ορισμένες αποζημιώσεις οι οποίες για την υπόλοιπη οικονομία, περιλαμβανομένων και επιχειρήσεων άλλων τρόπων μεταφοράς επιβαρύνουν συνολικά ή μερικά το Κράτος. Οι αποζημιώσεις αυτές συνίστανται σε καταβολές για την αποκατάσταση ζημιών που προέρχεται από εργατικά ατυχήματα ή ειδικά επιδόματα για τέκνα εργατών.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Η αντισταθμιστική αποζημίωση αντιστοιχεί στο ποσό που θα επιβάρυνε το Κράτος, αν επρόκειτο για επιχείρηση οποιουδήποτε άλλου τομέα της οικονομίας, περιλαμβανομένου και του τομέα άλλων τρόπων μεταφοράς.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατηγορία II: **Δαπάνες κοινωνικής φύσεως, με τις οποίες επιβαρύνονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για οικογενειακά επιδόματα, διαφορετικές από εκείνες με τις οποίες θα επιβαρύνοντο αν κατέβαλαν εισφορές κάτω από τους ιδίους όρους, όπως και οι επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες, σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να καταβάλλει οικογενειακά επιδόματα, είτε άμεσα είτε μέσω ειδικού οργανισμού.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Τα οικονομικά βάρη προς διευθέτηση ισούνται με την διαφορά μεταξύ:

α) του ποσού των οικονομικών επιδομάτων που κατεβλήθησαν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με το κοινό δίκαιο και

β) του ιδίου ποσού το οποίο διορθώνεται κατά τη σχέση:

— του αριθμού των αρχηγών οικογενείας προς τον αριθμό του εν ενεργεία προσωπικού, τόσο στη σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στο σύνολο των επιχειρήσεων που καταβάλλουν εισφορές στον οργανισμό που ελήφθη σαν βάση συγκρίσεως·

— του μέσου όρου του αριθμού των προσώπων που συντηρούνται από τον αρχηγό της οικογενείας τόσο στην σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στο σύνολο των επιχειρήσεων που καταβάλλουν εισφορές στον φορέα που ελήφθη σαν βάση συγκρίσεως.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Κατηγορία III: **Βάρη συνταξιοδοτήσεων που επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που ισχύουν για επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές, ή διοικητικές διατάξεις, σιδηροδρομική επιχείρηση υποχρεούται να αναλαμβάνει τις δαπάνες συνταξιοδοτήσεως και αποχωρήσεως από την υπηρεσία μελών του προσωπικού της και άλλων δικαιούχων, υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους οι οποίοι ισχύουν για επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς.

Η διαφορά των όρων που προκαλεί την ανισότητα των πληρωμών, προκύπτει:

1. από το γεγονός ότι οι σιδηρόδρομοι πρέπει να καταβάλλουν πλήρεις συντάξεις αμέσως μόλις απαιτηθούν, ενώ άλλες επιχειρήσεις μεταφορών καταβάλλουν σε ένα οργανισμό συνεισφορά ανάλογη προς τον αριθμό του εν ενεργεία προσωπικού τους και προς το επίπεδο μισθών και ημερομισθίων του προσωπικού αυτού, ή

2. από το γεγονός ότι το προσωπικό των σιδηροδρόμων απολαύει ειδικών πλεονεκτημάτων τα οποία συνεπάγονται πρόσθετα οικονομικά βάρη ή οφέλη για τους σιδηροδρόμους, και τα οποία δεν προβλέπονται για τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

B. **Αρχές υπολογισμού**

1. Σχετικά με τα βάρη που καλύπτονται από την περίπτωση Α σημείο 1 η αντισταθμιστική αποζημίωση ισούται με τη διαφορά μεταξύ του οικονομικού βάρους το οποίο φέρει η επιχείρηση και εκείνου το οποίο θα έφερε αν, με τον ίδιο αριθμό του εν ενεργεία προσωπικού το οποίο εισπράττει την ίδια αμοιβή, υπαγόταν είτε στο καθεστώς του κοινού δικαίου (γενικό καθεστώς κοινωνικής ασφαλίσεως και υποχρεωτικές συμπληρωματικές ασφαλίσεις), ή στο καθεστώς που ισχύει για άλλα μέσα μεταφοράς.

   Στις περιπτώσεις που αυτά τα καθεστώτα δεν προσφέρουν βάση συγκρίσεως, θα ληφθεί ως βάση το καθεστώς περί συντάξεων μιας αντιπροσωπευτικής επιχειρήσεως μεταφορών.

   Το οικονομικό βάρος που φέρει η επιχείρηση εξακριβώνεται κατ' ευθείαν από τα λογιστικά της βιβλία.

   Το οικονομικό βάρος το οποίο θα έφερε η επιχείρηση αν, με τον ίδιο αριθμό εν ενεργεία υπαλλήλων οι οποίοι εισπράττουν την ίδια αμοιβή, υπάγονταν στο καθεστώς που ελήφθη σαν βάση συγκρίσεως, θα καθορισθεί δια της εφαρμογής των νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων που διέπουν το καθεστώς αυτό.

2. Σχετικά με τα βάρη που καλύπτονται από το στοιχείο Α εδάφιο 2 η αντισταθμιστική αποζημίωση ισούται:

   α) με την διαφορά μεταξύ:

      — αφ' ενός του οικονομικού βάρους που φέρει η επιχείρηση, όπως εξακριβώνεται κατ' ευθείαν από τα λογιστικά της βιβλία και

      — αφ' ετέρου των αμέσων ή εμμέσων πλεονεκτημάτων, των οποίων απολαύει η επιχείρηση έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς που απορρέουν από τις ειδικές διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω περίπτωση Α σημείο 2,

   β) είτε με την διαφορά μεταξύ:

      — αφ' ενός των οικονομικών βαρών τα οποία η επιχείρηση φέρει ή θα έφερε για να καλύψει το σύνολο βαρών σχετικά με το καθεστώς συνταξιοδοτήσεως στο οποίο υπόκειται και

      — αφ' ετέρου του οικονομικού βάρους, το οποίο θα προέκυπτε αν εφαρμόζετο το καθεστώς συγκρίσεως.

3. Αν εσωτερική διαφορετική νομική ρύθμιση που έχει τον ίδιο σκοπό, παράγει τα ίδια αποτελέσματα με εκείνα που επιτυγχάνονται από την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, η αντισταθμιστική αποζημίωση υπολογίζεται σύμφωνα με την ανωτέρω ρύθμιση.

▼B

4. Κάθε Κράτος μέλος γνωστοποιεί στην Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 1970 το προβλεπόμενο ποσό των αντισταθμίσεων το οποίο προτίθεται να καταβάλλει στις σιδηροδρομικές της επιχειρήσεις, σύμφωνα με τις προηγούμενες αρχές.

Η Επιτροπή παρουσιάζει έκθεση περί αυτού έως την 31η Δεκεμβρίου 1971. Με βάση την έκθεση αυτή και όχι αργότερα από τον χρόνο κατά τον οποίο λαμβάνονται τα μέτρα για την εφαρμογή του άρθρου 8 της αποφάσεως του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 «περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές» το Συμβούλιο αποφασίζει τις σχετικές ενέργειες στις οποίες θα προβεί.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Κατηγορία IV: **Η επιβάρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με το κόστος των εγκαταστάσεων διασταυρώσεως**

Α. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες, σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, μία σιδηροδρομική επιχείρηση, επιβαρύνεται με υπερβολικά μεγάλο ποσοστό του κατασκευαστικού και λειτουργικού κόστους των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται τόσο από τους σιδηροδρόμους όσο και από τα άλλα μέσα μεταφορών.

Υπερβολικά μεγάλο ποσοστό θεωρείται, αυτό που αναφέρεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) *όπου κατασκευάζεται νέα οδός*

άλλη από εκείνη που ζήτησε η σιδηροδρομική επιχείρηση και το κόστος των εγκαταστάσεων διασταυρώσεως αυτής της οδού, επιβαρύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση·

β) *όπου εκσυγχρονίζεται ανισόπεδος διάβαση ή όπου η ισόπεδος διάβαση αντικαθίσταται από ανισόπεδο διάβαση*

άλλη από εκείνη που ζήτησε η σιδηροδρομική επιχείρηση και όπου το κόστος του εκσυγχρονισμού επιβαρύνει την επιχείρηση αυτή, μείον οποιουδήποτε προσθέτου κόστους για τροποποιήσεις που γίνονται μετά από αίτηση της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως και της αξίας οποιουδήποτε οφέλους το οποίο προκύπτει από τον εκσυγχρονισμό·

γ) *όπου εκσυγχρονίζεται ισόπεδος διάβαση*

και η σιδηροδρομική επιχείρηση επιβαρύνεται με το πλέον του ημίσεως κόστους·

δ) *όπου σχετικά με την ανακατασκευή, συντήρηση ή λειτουργία*

— ανισόπεδης διαβάσεως,

η σιδηροδρομική επιχείρηση φέρει αναλογία του κόστους μεγαλύτερη από την αναλογία του κόστους κατασκευής ή εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων διασταυρώσεως την οποία έπρεπε να φέρει βάσει των αρχών που προβλέπονται στις περιπτώσεις α) και β) ανωτέρω·

— ισόπεδης διαβάσεως,

η σιδηροδρομική επιχείρηση επιβαρύνεται με το πλέον του ημίσεως του σχετικού κόστους.

Β. **Αρχές υπολογισμού**

Το ποσό της αντισταθμίσεως καθορίζεται ως εξής:

Για περιπτώσεις που υπάγονται στο σημείο α):	Το ποσό της αντισταθμίσεως αντιστοιχεί στο μέρος του κόστους που επιβαρύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία δεν εζήτησε την κατασκευή της νέας οδού, μείον οποιουδήποτε προσθέτου κόστους για τροποποιήσεις που έγιναν μετά από αίτηση της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως.
Για περιπτώσεις που υπάγονται στο σημείο β):	Το ποσό της αντισταθμίσεως αντιστοιχεί στο μέρος του κόστους που επιβαρύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση που δεν ζήτησε τον εκσυγχρονισμό της ανωτέρω κατασκευής, μείον κάθε προσθέτου κόστους για τροποποιήσεις που έγιναν μετά από αίτηση της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως και της αξίας κάθε οφέλους το οποίο προκύπτει για την σιδηροδρομική επιχείρηση από την εκτέλεση των εργασιών· αυτό το όφελος θα εκτιμηθεί αφού ληφθεί υπόψη κάθε αντισταθμιστικό ποσό το οποίο, όταν μία ανισόπεδος διάβαση αντικαθιστά μία ισόπεδο, έλαβε η σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικά με την ισόπεδη διάβαση.
Για περιπτώσεις που υπάγονται στο σημείο γ):	το ποσό της αντισταθμίσεως αντιστοιχεί στο μέρος του κόστους που επιβαρύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση, το οποίο υπερβαίνει το ήμισυ εκείνου το οποίο απαιτείται να φέρει η επιχείρηση.

▼B

Για περιπτώσεις που υπάγονται στο σημείο δ):

στις περιπτώσεις ανισόπεδης διαβάσεως, το ποσό της αντισταθμίσεως αντιστοιχεί στο μέρος του κόστους που επιβαρύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση, το οποίο υπερβαίνει την αναλογία του κόστους κατασκευής ή εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων διασταυρώσεως που όφειλε να φέρει η επιχείρηση, σύμφωνα με τις αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στις περιπτώσεις που υπάγονται στα σημεία α) και β)·

— στην περίπτωση των ισοπέδων διαβάσεων το ποσό της αντισταθμίσεως αντιστοιχεί στο μέρος του κόστους που επιβαρύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση, το οποίο υπερβαίνει το ήμισυ εκείνου το οποίο απαιτείται να φέρει η επιχείρηση αυτή.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Κατηγορία V: **Υποχρέωση για πρόσληψη προσωπικού, επιπλέον αυτού που απαιτείται για τις ανάγκες της επιχειρήσεως**

Πεδίο εφαρμογής

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες, σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να προσλαμβάνει μεγαλύτερο αριθμό προσωπικού από εκείνο το οποίο πράγματι απαιτείται.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Κατηγορία VI: **Αναδρομικές αυξήσεις με μισθούς και ημερομίσθια που επιβάλλονται από την Κυβέρνηση Κράτους μέλους, εκτός αν αυτές οι αυξήσεις γίνονται με μοναδικό σκοπό να ευθυγραμμισθούν οι μισθοί και τα ημερομίσθια που καταβάλλονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, προς τους μισθούς και τα ημερομίσθια που καταβάλλονται σε άλλους τρόπους μεταφοράς**

Πεδίο εφαρμογής

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με κυβερνητικά μέτρα, μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να προβεί σε αναδρομικές αυξήσεις μισθών και ημερομισθίων του προσωπικού της, χωρίς ανάλογη προσαρμογή των τιμών της ώστε να λαμβάνει υπόψη τις αναδρομικές αυτές αυξήσεις, ενώ παρόμοια οικονομικά βάρη δεν επιβάλλονται σε επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Κατηγορία VII: **Καθυστέρηση που επιβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές σχετικά με ανανεώσεις και συντήρηση υλικού**

Πεδίο εφαρμογής

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με απόφαση των δημοσίων αρχών, μία σιδηροδρομική επιχείρηση υποχρεούται να μειώσει τις δαπάνες της για ανανεώσεις και συντήρηση υλικού, σε επίπεδο κατώτερο από εκείνο που απαιτείται για εξασφάλιση της συνέχειας των δραστηριοτήτων της επιχειρήσεως.

Το αποτέλεσμα αυτής της επεμβάσεως είναι ότι η δαπάνη για τα οικονομικά έτη εντός των οποίων η αναβληθείσα εργασία πρέπει να γίνει, αυξάνει σε ασυνήθιστα υψηλό επίπεδο. Αυτή η κατάσταση συνεπάγεται οικονομικό βάρος επιβαλλόμενο στην σιδηροδρομική επιχείρηση, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες αυτή δεν δύναται να αυξήσει τα ποσά που χορηγούνται για τα έτη αυτά, για δαπάνες συντηρήσεως και ανανεώσεως υλικού.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Κατηγορία VIII: **Οικονομικά βάρη σχετικά με ανακατασκευές ή αντικαταστάσεις που προκύπτουν λόγω πολεμικών ζημιών και επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενώ έπρεπε να αναλαμβάνουν από το Κράτος**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις μία σιδηροδρομική επιχείρηση απαιτείται να φέρει οικονομικά βάρη ανακατασκευών ή αντικαταστάσεων οι οποίες προέκυψαν από πολεμικές ζημιές σε διαφορετική βάση από εκείνη που ισχύει σε επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Το ποσό θα προσδιορισθεί, συγκρίνοντας την βάση επί της οποίας επιβαρύνονται αφ' ενός οι σιδηροδρομικές και αφ' ετέρου οι επιχειρήσεις των άλλων τρόπων μεταφοράς λαμβανομένων υπόψη όλων των εμμέσων δαπανών που προκύπτουν λόγω της ειδικής φύσεως των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα βάρη που λαμβάνονται υπόψη είναι:

α) η άμεση δαπάνη για ανακατασκευές ή αντικαταστάσεις·

β) τα οικονομικά βάρη που οφείλονται στις ανακατασκευές ή αντικαταστάσεις.

Το ποσό της αντισταθμιστικής αποζημιώσεως εξακριβώνεται κατευθείαν από τα λογιστικά βιβλία της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως.

'Οπου έχει συναφθεί δάνειο με σκοπό την αντιμετώπιση άλλης δαπάνης, το οικονομικό βάρος που προκύπτει, προσδιορίζεται βάσει εκείνου του τμήματος του δανείου το οποίο προορίζεται για ανακατασκευές ή αντικαταστάσεις.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Κατηγορία IX: **Υποχρέωση διατηρήσεως προσωπικού, επιπλέον εκείνου που είναι αναγκαίο για την επιχείρηση**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με διάταξη που καθορίζουν οι δημόσιες αρχές, μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται:

α) να διατηρεί το επιπλέον προσωπικό το οποίο σύμφωνα με τις διατάξεις που διέπουν την πρόσληψη προσωπικού, θα είχε το δικαίωμα να απολύσει·

β) να διατηρεί, σύμφωνα με ορισμένες διατάξεις του κανονισμού του προσωπικού της με τις οποίες δεν είναι σύμφωνη η σιδηροδρομική επιχείρηση, το προσωπικό που τίθεται σε διαθεσιμότητα λόγω ορθολογικών μέτρων, το οποίο λογικά δεν δύναται να εκτελεί άλλη εργασία στην επιχείρηση.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Το οικονομικό βάρος που προκύπτει από την διατήρηση εν ενεργεία του υπεράριθμου προσωπικού, είναι ανάλογο με τον αριθμό των προσώπων που αφορά το εν λόγω μέτρο.

Για περιπτώσεις που υπάγονται στο α): Ο αριθμός των προσώπων τα οποία πρέπει να απολυθούν, θα προταθεί από την επιχείρηση. Ο αριθμός των προσώπων τα οποία πρέπει να παραμείνουν, θα ορισθεί με απόφαση των αρμοδίων αρχών. Αντισταθμίσεις χορηγούνται σχετικά με την δαπάνη που αντιστοιχεί στο υπεράριθμο προσωπικό, για όσο διάστημα τούτο παραμένει υπεράριθμο έναντι των αναγκών της επιχειρήσεως·

Για περιπτώσεις που υπάγονται στο β): Ο αριθμός του υπεράριθμου προσωπικού που λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό, καθορίζεται από την σιδηροδρομική επιχείρηση. Ο αριθμός αυτός ισούται με τον αριθμό των ατόμων που τίθεται σε διαθεσιμότητα λόγω ορθολογικών μέτρων, αφού ληφθεί υπόψη η δυνατότητα επαναχρησιμοποιήσεως αυτού του προσωπικού κατά την διάρκεια του έτους που θα αρχίσουν να ισχύουν τα ορθολογικά μέτρα, σε θέσεις που ελευθερώνονται λόγω συνταξιοδοτήσεως προσωπικού ή που για πρώτη φορά ιδρύονται.

Το ποσό του οικονομικού βάρους που προκύπτει ισούται με το σύνολο των μισθών ή ημερομισθίων, των επιδομάτων και των καταβολών υπέρ της κοινωνικής ασφαλίσεως για κάθε πρόσωπο που διατηρείται σε απασχόληση ή για κάθε ομοειδή ομάδα τέτοιων προσώπων. Στην τελευταία περίπτωση, το ποσό δύναται να υπολογίζεται βάσει των μέσων όρων για κάθε τέτοια ομάδα.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ X

Κατηγορία X: **Μέτρα υπέρ του προσωπικού σαν αναγνώριση ορισμένων υπηρεσιών τις οποίες προσέφερε στη χώρα του και επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από το κράτος, υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους οι οποίοι ισχύουν για επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες λόγω νομοθετικής, κανονιστικής ή διοικητικής διατάξεως, μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να λάβει ειδικά μέτρα, όπως η χορήγηση επιδομάτων, προαγωγές υπαλλήλων κατ' αρχαιότητα, πρόσθετες προαγωγές ή ειδικές διακοπές, προς όφελος του προσωπικού που έχει υπηρετήσει στις ένοπλες δυνάμεις ή έχει προσφέρει ειδικές υπηρεσίες στην χώρα του.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Η αντισταθμιστική αποζημίωση αντιστοιχεί στο ποσό των ειδικών πλεονεκτημάτων τα οποία η επιχείρηση καλείται να χορηγεί στο ανωτέρω προσωπικό.

'Οσον αφορά τις πρόσθετες προαγωγές, μόνο αυτές που χορηγούνται επιπλέον των καθιερωμένων λαμβάνονται υπόψη.

Η αντισταθμιστική αποζημίωση δύναται να υπολογίζεται με δύο διαφορετικούς τρόπους, ανάλογα με τον αριθμό των ενδιαφερομένων προσώπων:

α) ο υπολογισμός δύναται να γίνεται ατομικά για κάθε περίπτωση, ή

β) κατά ομοιογενείς ομάδες ενδιαφερομένων προσώπων, καθορίζοντας για κάθε ομάδα την κατά μέσο όρο αύξηση των επιβαρύνσεων κατ' άτομο και τον ετήσιο αριθμό των δικαιούχων.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

Κατηγορία XI: **Επιδόματα καταβαλλόμενα στο προσωπικό, τα οποία επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και όχι σε επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες, σύμφωνα με νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να χορηγήσει στο προσωπικό της ή σε τμήμα αυτού, επιδόματα η καταβολή των οποίων δεν επιβάλλεται σε επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς. Τέτοια επιδόματα περιλαμβάνουν ειδικά πρόσθετα οικογενειακά επιδόματα και συμπληρωματικά επιδόματα διακοπών.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Η αντισταθμιστική αποζημίωση αντιστοιχεί στο ποσό του οικονομικού βάρους το οποίο επιβαρύνει την επιχείρηση.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

Κατηγορία XII: **Δαπάνες κοινωνικής φύσεως που επιβαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ιδίως για ιατρική περίθαλψη, διαφορετικές όμως από εκείνες οι οποίες θα τις επιβάρυναν αν κατέβαλον εισφορές επί της αυτής βάσεως με επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες, σύμφωνα με διατάξεις που καθορίζονται από τις δημόσιες αρχές, μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να αντιμετωπίσει, είτε αμέσως είτε μέσω ενός ειδικού οργανισμού, ορισμένες δαπάνες όπως π.χ. της ιατρικής περιθάλψεως.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Η αντισταθμιστική αποζημίωση αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του οικονομικού βάρους που πράγματι φέρει η επιχείρηση και του βάρους το οποίο θα έφερε αν υπάγετο στον οργανισμό που λαμβάνεται σαν βάση συγκρίσεως, λαμβανομένων υπόψη των εθελοντικών παροχών της επιχειρήσεως.

Σχετικά με την ιατρική περίθαλψη, η αντισταθμιστική αποζημίωση υπολογίζεται ως εξής: Το οικονομικό βάρος, το οποίο φέρει η σιδηροδρομική επιχείρηση εξακριβώνεται κατ' ευθείαν από τα λογιστικά της βιβλία. Το βάρος το οποίο θα έφερε αν — με τον ίδιο αριθμό του εν ενεργεία προσωπικού που λαμβάνει την ίδια αμοιβή — υπέκειτο στο καθεστώς που λαμβάνεται σαν βάση συγκρίσεως, προσδιορίζεται σύμφωνα με τις νομοθετικές, διοικητικές ή κανονιστικές διατάξεις οι οποίες διέπουν αυτό το καθεστώς. Η δαπάνη σχετικά με τις εθελοντικές παροχές της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως προς το προσωπικό της, η οποία προστίθεται σ' αυτές που παρέχονται βάσει του καθεστώτος που λαμβάνεται σαν βάση συγκρίσεως, αφαιρείται από την διαφορά των ανωτέρω δύο ποσών.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

Κατηγορία XIII: **Οικονομικά βάρη που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σαν συνέπεια της απαιτήσεως του Κράτους προς αυτές να διατηρούν σε λειτουργία έργα ή άλλες εγκαταστάσεις, που είναι ασυμβίβαστες με την εμπορική διαχείρηση της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με απόφαση των δημοσίων αρχών μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται για λόγους κοινωνικής ή περιφερειακής πολιτικής, να διατηρεί σε λειτουργία έργα ή άλλες εγκαταστάσεις, η ύπαρξη των οποίων δεν δικαιολογείται πλέον από τις ανάγκες της επιχειρήσεως.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Η αντισταθμιστική αποζημίωση αντιστοιχεί στο κόστος της διατηρήσεως των ανωτέρω εργασιών στην απαιτούμενη λειτουργία. Τα στοιχεία για τον προσδιορισμό αυτού του κόστους είναι αυτά που εμφαίνονται στα λογιστικά βιβλία της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

Κατηγορία XIV: **Επιβολή υποχρεώσεων για την εκτέλεση δημοσίων έργων και για προμήθειες**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες σύμφωνα με διάταξη που καθορίζεται από τις δημόσιες αρχές μία σιδηροδρομική επιχείρηση καλείται να συνάπτει μέρος των συμβολαίων της για έργα και προμήθειες με εθνικές επιχειρήσεις οι οποίες εδρεύουν σε ορισμένες περιοχές του Κράτους μέλους ή με ορισμένες κατηγορίες εργοληπτών εσωτερικού.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Μία σύγκριση θα γίνει μεταξύ της τιμής που προσφέρεται από το συμβαλλόμενο μέρος στο οποίο κατά προτίμηση κατακυρώνεται το συμβόλαιο και της τιμής που προσεφέρθη στην οικονομικά ευνοϊκώτερη προσφορά για το συμβόλαιο αυτό, ή αν δεν υπάρξει τέτοια προσφορά, για ένα παρόμοιο συμβόλαιο.

Η αντισταθμιστική αποζημίωση συνίσταται στη διαφορά μεταξύ των δύο αυτών τιμών.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

Κατηγορία XV: **Οικονομικά βάρη που προκύπτουν από την παράλειψη διευθετήσεως στο παρελθόν**

A. **Πεδίο εφαρμογής**

Η κατηγορία αυτή καλύπτει περιπτώσεις στις οποίες, σαν αποτέλεσμα ενεργείας των δημοσίων αρχών, ο προϋπολογισμός μίας σιδηροδρομικής επιχειρήσεως περιλαμβάνει διάταξη γιά τα τοκοχρεωλύσια των συμβολαίων που συνήφθησαν ή των προκαταβολών που ελήφθησαν από τις αρμόδιες αρχές, βάσει αποφάσεων που είχαν ληφθεί στο παρελθόν από αυτές τις αρχές, κατ' ασυμβίβαστο έννοια προς τις αρχές της διευθετήσεως που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

B. **Αρχές υπολογισμού**

Τα ανωτέρω οικονομικά βάρη είναι δυνατό να ενσωματωθούν από τις αρμόδιες αρχές στον δικό τους προϋπολογισμό ή να περιληφθούν στην διευθέτηση που γίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού. Στην τελευταία περίπτωση η διευθέτηση εφαρμόζεται στο σύνολο του υπάρχοντος τοκοχρεωλυσίου που εμφαίνεται στον προϋπολογισμό της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως σχετικά με τα δάνεια που συνήφθησαν ή τις επιστρεπτέες προκαταβολές που ελήφθησαν από τις αρμόδιες αρχές.

Το ποσό του τοκοχρεωλυσίου εξακριβώνεται κατευθείαν από τα λογιστικά βιβλία της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως.