Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (CEE) Nº 1192/69 DEL CONSEJO
de 26 de junio de 1969

relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias

(DO L 156 de 28.6.1969, p. 8)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CEE) nº 3572/90 del Consejo de 4 de diciembre de 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Reglamento (CE) nº 1791/2006 del Consejo de 20 de noviembre de 2006	L 363	1	20.12.2006

Modificado por:

►**A1**	Acta de adhesión de Dinamarca, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	L 73	14	27.3.1972
	(adaptada por Decisión del Consejo de 1 de enero de 1973)	L 2	1	1.1.1973
►**A2**	Acta de adhesión de Grecia	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Acta de adhesión de España y de Portugal	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia	C 241	21	29.8.1994
	(adaptada por Decisión 95/1/CE, Euratom, CECA del Consejo)	L 1	1	1.1.1995
►**A5**	Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión	L 236	33	23.9.2003

▼B

REGLAMENTO (CEE) N º 1192/69 DEL CONSEJO

de 26 de junio de 1969

relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, sus artículos 75 y 94,

Vista la Decisión del Consejo, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden sobre la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ([1]),

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ([2]),

Visto el dictamen del Comité económico y social ([3]),

Considerando que uno de los objetivos de la política común de transportes es la eliminación de las desigualdades debidas a la imposición de cargas o a la concesión de ventajas por parte de los poderes públicos, a las empresas ferroviarias y que, en consecuencia, falsean sustancialmente las condiciones de la competencia;

Considerando que es necesario, con tal fin, emprender una acción que permita la eliminación de los efectos generados por esas cargas o ventajas, con objeto de realizar la igualdad de trato entre modos de transporte; que esta acción puede consistir, para determinadas categorías de cargas o ventajas, en su supresión a corto plazo; que, para otros categorías, esta acción debe proseguirse en el marco de una normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias, caracterizada por la compensación financiera de los efectos generados por esas cargas o ventajas;

Considerando que, en lo que se refiere a las categorías de cargas o ventajas tenidas en cuenta en el marco de la acción de normalización, se deberá adoptar una solución definitiva para alguna de ellas, en conexión con la armonización progresiva de las normas que regulan las relaciones financieras entre las empresas ferroviarias y los Estados, prevista en el artículo 8 de la Decisión del Consejo, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden sobre la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable; que, para esas categorías de cargas o ventajas, conviene por tanto, en espera de la solución definitiva, dejar a cada Estado la facultad de decidir caso por caso si de debe o no proceder a la normalización que, en caso de decisión afirmativa, deberá sin embargo ser efectuada con arreglo a las normas comunes previstas en el presente Reglamento, especialmente en lo relativo a los principios de cálculo para la determinación de la compensación financiera;

Considerando que para proceder, en el marco de la normalización de las cuentas, a las compensaciones financieras que esta normalización puede implicar, es necesario en primer lugar determinar, con relación a la situación en que se encontrarían las empresas ferroviarias si estuvieran en las mismas condiciones que las empresas de los demás modos de

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

▼B

transporte, tanto las cargas que las gravan como las ventajas de que se benefician;

Considerando que para esta determinación, hay que definir las situaciones en las que se deberá aplicar la operación de normalización; que conviene abarcar todas las situaciones de hecho existentes en los Estados miembros, con excepción por un lado, de las obligaciones de servicio público previstas por el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ([1])y, por otro lado, de las disparidades que se presentan en el ámbito de las cargas de infraestructura y de las cargas fiscales en el régimen de los tres modos de transporte, disparidades que serán eliminadas en el marco de las soluciones previstas en materia de fijación de tarifas de la infraestructura y con ocasión de la adaptación de la fiscalidad general y la específica de los transportes;

Considerando que, puesto que cada situación de normalización representa un caso particular, conviene establecer para cada uno de esos casos el ámbito de aplicación y los principios de cálculo que se han de aplicar, para la determinación de las cargas impuestas o de las ventajas concedidas a las empresas ferroviarias;

Considerando que, para determinar el importe de esas cargas o ventajas, es necesario en principio comparar el régimen aplicado a las empresas ferroviarias con el aplicado a las empresas privadas de los demás modos de transporte;

Considerando que las empresas ferroviarias generalmente soportan más cargas que ventajas de las que se benefician y que pueden, por otra parte, proporcionar fácilmente los elementos contables necesarios para la determinación de esas cargas o ventajas; que es, por lo tanto, oportuno concederles un derecho de iniciativa en la materia y reservar a las autoridades competentes de los Estados miembros el examen, en las condiciones previstas en el presente Reglamento, de los elementos que han servido de base a la solicitud de las empresas, antes de establecer el importe de la compensación; que conviene fijar un plazo a tales autoridades para tomar su decisión;

Considerando que, puesto que el pago de las compensaciones está vinculado a la preparación del presupuesto del Estado o de las autoridades competentes, así como al de las empresas ferroviarias, es conveniente establecer disposiciones particulares para el pago de los importes preventivos y la liquidación del saldo;

Considerando que, para la claridad de las cuentas y con el fin de dar una publicidad apropiada a la normalización de las mismas, conviene ordenar que los importes de las compensaciones concedidas con arreglo a la normalización de las cuentas, figuren en un cuadro adjunto al balance anual de las empresas ferroviarias;

Considerando que es conveniente garantizar que sean puestos a disposición de las empresas ferroviarias, por parte de los Estados miembros, medios apropiados con objeto de permitirles hacer valer sus intereses respecto de las decisiones particulares tomadas por los Estados miembros en ejecución del presente Reglamento;

Considerando que la Comisión debe poder obtener de los Estados miembros todo tipo de informaciones apropiadas sobre la aplicación del presente Reglamento;

Considerando que, puesto que las compensaciones que resulten de la aplicación del presente Reglamento se concederán por los Estados miembros según métodos comunes establecidos por el presente Reglamento, hay que eximir tales compensaciones del procedimiento de in-

([1]) DO nº L 156 de 28. 6. 1969, p. 1.

▼B

formación previa previsto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea;

Considerando que la realización de la política común de transportes exige la aplicación inmediata de las disposiciones del presente Reglamento a las seis empresas ferroviarias nacionales; que el examen de las condiciones en las que podrá realizarse la ampliación de la aplicación del presente Reglamento a las demás empresas ferroviarias, puede ser aplazado varios años en razón del carácter de esas empresas respecto de, en particular, las condiciones de competencia en los transportes así como la necesidad de proceder progresivamente a la ejecución de esta política común;

Considerando que la operación de normalización no exime a los Estados miembros de suprimir por sí mismos y en la medida de lo posible, las causas de alteración existentes; que sin embargo, mediante esta acción no deben perjudicar de hecho o de derecho, la situación del personal de las empresas ferroviarias, ni constituir un obstáculo o un freno a la mejora de sus condiciones de vida y de trabajo,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

SECCIÓN I

Definiciones y ámbito de aplicación

Artículo 1

1. Las cuentas de las empresas ferroviarias se normalizarán según las normas comunes establecidas en el presente Reglamento.

2. Las compensaciones financieras que la normalización de las cuentas prevista en el apartado 1 puede implicar, se efectuarán a partir del 1 de enero de 1971, según los métodos comunes establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 2

1. A efectos del presente Reglamento, la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias consistirá:

a) en determinar, con relación a la situación en que se encontrarían si estuvieran en las mismas condiciones que las empresas de otros modos de transporte, tanto las cargas que las gravan como las ventajas de que se benefician y que se derivan de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas, y

b) en compensar financieramente las cargas y las ventajas resultantes de la determinación prevista en la letra a).

2. No se considerarán como cargas, en el sentido de lo establecido en el presente Reglamento, las resultantes de disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que sean el resultado de negociaciones entre los interlocutores sociales.

3. La normalización de las cuentas, en el sentido de lo establecido en el presente Reglamento, no afectará a las obligaciones de servicio público impuestas por los Estados miembros y previstas en el Reglamento (CEE) nº 1191/69.

Artículo 3

▼A1

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

▼M1

— Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Deutsche Reichsbahn (DR),

— Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),

— Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

— Société nationale des chemins de fer français (SNCF),

— Córas Iompair Éireann (CIE),

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

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

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

— Caminhos de Ferro Portugueses, EP (CP),

▼A4

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼M1

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A5

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

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

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

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

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

— 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. La Comisión presentará al Consejo, a más tardar el 1 de enero de 1973, las disposiciones que considere necesarias con objeto de extender la aplicación del presente Reglamento a otras empresas que efectúen transportes ferroviarios.

Artículo 4

1. Estarán sujetas a la normalización de las cuentas prevista en el presente Reglamento, las siguientes categorías de cargas o ventajas:

a) pagos impuestos a las empresas ferroviarias y que hayan corrido a cargo del Estado en beneficio de la economía en general, incluso de los demás modos de transporte (Categoría I);

b) gastos de carácter social, sufragados en calidad de subsidios familiares por las empresas ferroviarias, distintos de los que sufragarían si debieran cotizar en las mismas condiciones que las empresas de los demás modos de transporte (Categoría II);

c) cargas de retiros y pensiones sufragados por las empresas ferroviarias en condiciones distintas de las que estén en vigor para las empresas de los demás modos de transporte (Categoría III);

d) la asunción por parte de las empresas ferroviarias de los gastos relativos a las instalaciones de cruce (Categoría IV).

2. Las siguientes categorías de cargas o ventajas, existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, se suprimirán a más tardar el 1 de enero de 1971:

a) obligación de reclutar personal que exceda las necesidades de la empresa (Categoría V);

b) aumento de las retribuciones impuesto por el Gobierno de un Estado miembro con efecto retroactivo, salvo en el caso en que el aumento de las retribuciones no sea más que una adaptación de las retribuciones pagadas por las empresas ferroviarias a las retribuciones pagadas por los demás modos de transporte (Categoría VI);

c) el retraso impuesto por las autoridades competentes en la renovación y el mantenimiento (Categoría VII).

3. La siguiente categoría de cargas o ventajas, existente en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, se suprimirá a más tardar el 1 de enero de 1973:

cargas de reconstrucción o de sustitución que sean consecuencia de daños de guerra, sufragados por la empresa ferroviaria y que deberían haber correspondido al Estado (Categoría VIII).

Las cargas financieras resultantes de los empréstitos concedidos para esta categoría, estarán sujetas hasta su finalización a la normalización de las cuentas con arreglo al presente Reglamento.

4. Las siguientes categorías de cargas o ventajas, existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, podrán estar sujetas a la normalización de las cuentas con arreglo al presente Reglamento:

a) obligación de mantener personal que exceda las necesidades de la empresa (Categoría IX);

b) medidas en beneficio del personal, impuestas por el Estado con carácter de reconocimiento nacional, en condiciones distintas de las que se hallen en vigor para las empresas de los demás modos de transporte (Categoría X);

c) indemnizaciones en beneficio del personal, impuestas a las empresas ferroviarias y no a las empresas de los demás modos de transporte (Categoría XI);

▼B

d) gastos de carácter social, en particular en concepto de cuidados sanitarios, sufragados por las empresas ferroviarias, distintos de los que sufragarían si debieran cotizar en las mismas condiciones que las empresas de los demás modos de transporte (Categoría XII);

e) cargas resultantes del mantenimiento, impuesto por el Estado, de talleres u otros establecimientos en condiciones no conformes con una gestión comercial de la empresa ferroviaria (Categoría XIII);

f) condiciones impuestas para contratos públicos de servicios y suministros (Categoría XIV).

La siguiente categoría de cargas o ventajas podrá igualmente estar sujeta a la normalización de las cuentas con arreglo al presente Reglamento:

cargas financieras resultantes de la falta de normalización en el pasado (Categoría XV).

Se establecerá por el Consejo una solución definitiva en lo que se refiere a las categorías IX a XV, a más tardar en la fecha de la adopción de las medidas de ejecución del artículo 8 de la Decisión del Consejo, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden sobre la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Mientras tanto, los Estados miembros se esforzarán por suprimir las causas de tales cargas o ventajas.

SECCIÓN II

Normas comunes de normalización y de compensación

Artículo 5

1. Las cargas o ventajas de las empresas ferroviarias que deban o puedan estar sujetas a la normalización de las cuentas, se determinarán de acuerdo con las disposiciones de los Anexos que forman parte integrante del presente Reglamento.

2. Cuando, para una categoría que deba ser normalizada, se compare el régimen aplicado a las empresas ferroviarias con el de los demás modos de transporte, la comparación sólo se hará con las empresas privadas de los demás modos de transporte.

Artículo 6

1. Se determinará el importe bruto de las compensaciones para cada categoría de normalización, aplicando los principios de cálculo indicados en el Anexo correspondiente a la categoría de que se trate.

Se obtendrá el importe neto mediante la eliminación de cualquier suma duplicada en los elementos del cálculo de los importes brutos para las diversas categorías.

2. Cuando el cálculo efectuado con arreglo a las disposiciones que constan en el Anexo para cada categoría de normalización, revele una carga para la empresa ferroviaria, ésta tendrá derecho a la correspondiente compensación financiera por parte de la autoridad pública.

Cuando ese cálculo revele una ventaja para la empresa ferroviaria, ésta deberá la correspondiente compensación financiera a la autoridad pública.

▼B

Artículo 7

1. Las empresas ferroviarias presentarán cada año a las autoridades competentes, una solicitud de normalización en aplicación de las disposiciones del presente Reglamento.

2. Esta solicitud contendrá:

a) por un lado los elementos, calculados en función de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en vigor en el momento de la presentación de la solicitud, para el ejercicio presupuestario siguiente;

b) por otro, los elementos necesarios para la rectificación de los importes preventivos pagados para el ejercicio, cuyos resultados definitivos sean conocidos.

3. Esta solicitud, que deberá presentarse con la suficiente antelación para permitir la inscripción de los créditos necesarios en el presupuesto de la autoridad pública, contendrá todas las informaciones apropiadas respecto de, en especial:

a) las cargas o ventajas para cada categoría de normalización;

b) el método de cálculo aplicado para cada categoría considerada;

c) los importes netos y brutos mencionados en el apartado 1 del artículo 6, para cada categoría considerada. En lo que se refiere al establecimiento de las previsiones mencionadas en la letra a) del apartado 2, esos importes se calcularán sobre la base de los datos contables del último ejercicio cuyos resultados sean definitivos, y teniendo en cuenta las modificaciones habidas en cada categoría de normalización hasta la presentación de la solicitud.

Artículo 8

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros examinarán los elementos que hayan servido de base para la elaboración de la solicitud de la empresa ferroviaria.

2. Después de haber dado a la empresa interesada la posibilidad de presentar sus observaciones, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán:

— rectificar los importes de las compensaciones y modificar otros elementos de la solicitud, cuando no se observen las disposiciones del presente Reglamento;

— incluir en la solicitud otras cargas o ventajas resultantes de una de las categorías previstas en el artículo 4.

3. Las autoridades competentes establecerán, de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento, el importe previsto de la compensación para el ejercicio siguiente, así como el importe definitivo de la compensación para el ejercicio anterior cuyo resultado final sea conocido. Esta decisión indicará igualmente los elementos de cálculo que hayan servido para determinar esos importes.

4. Las autoridades competentes notificarán su decisión a la empresa ferroviaria a más tardar, seis meses después de la recepción de la solicitud.

Si las autoridades competentes no adoptaren decisión alguna en ese plazo, la solicitud de la empresa será considerada como aceptada a título preventivo.

▼B

Artículo 9

Los Estados miembros pagarán el importe previsto de las compensaciones, establecido en virtud del artículo 8, durante el ejercicio presupuestario para el que haya sido establecida la previsión.

Durante ese mismo ejercicio, los Estados miembros pagarán o percibirán el saldo de la compensación resultante de la diferencia entre el importe definitivo de la compensación y los importes preventivos ya pagados por el mismo concepto, por el ejercicio anterior definitivamente cerrado.

Artículo 10

1. Los importes de las compensaciones financieras para cada categoría de normalización figurarán en un cuadro anexo al balance anual de la empresa ferroviaria. Este cuadro contendrá los importes de las compensaciones financieras percibidas a título preventivo y las percibidas o pagadas en concepto de liquidación del saldo según las disposiciones previstas en el artículo 9, respectivamente.

Este cuadro contendrá igualmente, para cada obligación de servicio público, los importes de las compensaciones concedidas en aplicación de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

2. El importe total de las compensaciones percibidas en virtud de la normalización de las cuentas y de las percibidas en concepto de obligaciones de servicio público, se consignará en la cuenta de explotación o en la de pérdidas y ganancias de la empresa ferroviaria, de acuerdo con las disposiciones nacionales en vigor.

Artículo 11

Las decisiones de las autoridades competentes de los Estados miembros tomadas en aplicación de las disposiciones del presente Reglamento, serán motivadas y recogidas en una publicación oficial.

Artículo 12

Los Estados miembros garantizarán a las empresas ferroviarias en calidad de tales, la posibilidad de hacer valer sus intereses mediante medios apropiados, respecto de las decisiones tomadas en aplicación de las disposiciones del presente Reglamento.

SECCIÓN III

Disposiciones finales

Artículo 13

1. La Comisión podrá pedir a los Estados miembros cualesquiera informaciones apropiadas sobre la aplicación del presente Reglamento. La Comisión procederá a consultar con los Estados miembros interesados cuando lo considere necesario.

2. Las compensaciones resultantes de la aplicación del presente Reglamento quedarán exentas del procedimiento de información previa previsto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.

Los Estados miembros comunicarán sin demora a la Comisión, para cada categoría de cargas o ventajas contempladas en el presente Reglamento, los importes efectivamente pagados en concepto de compensación.

▼B

Artículo 14

1. Los Estados miembros adoptarán con la suficiente antelación, previa consulta a la Comisión, las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas, necesarias para la ejecución del presente Reglamento.

2. Si un Estado miembro lo solicitare o si la Comisión lo considerare oportuno, ésta procederá a consultar con los Estados miembros interesados sobre los proyectos relativos a las disposiciones mencionadas en el apartado 1.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

Categoría I: **Indemnizaciones impuestas a las empresas ferroviarias y asumidas por el Estado en beneficio de la economía en general, incluídos los demás modos de transporte**

A. **Ámbito de aplicación**

Esta categoría se refiere al caso en que, en virtud de una disposición legal, reglamentaria o administrativa, una empresa ferroviaria sufrague por sí misma determinados pagos asumidos total o parcialmente por el Estado en beneficio de la economía en general, incluídos los demás modos de transporte. Estos pagos consisten, en especial, en subsidios para la reparación de los daños derivados de accidentes de trabajo, o en subsidios especiales por hijos a los trabajadores.

B. **Principio de cálculo**

La indemnización compensadora corresponderá al importe que el Estado habría asumido si se hubiera tratado de una empresa de otro sector económico, incluidos los demás modos de transporte.

▼B

ANEXO II

Categoría II: **Gastos de carácter social, sufragados en calidad de subsidios familiares por las empresas ferroviarias, distintos de los que sufragarían si debieran cotizar en las mismas condiciones que las empresas de los demás modos de transporte**

A. **Ámbito de aplicación**

Esta categoría se refiere al caso en que, en virtud de una disposición legal, reglamentaria o administrativa, una empresa ferroviaria esté obligada a garantizar, directamente o por medio de un organismo especializado, prestaciones en calidad de subsidios familiares.

B. **Principio de cálculo**

La carga que deba normalizarse será igual a la diferencia entre:

a) por un lado, el importe de los subsidios de derecho común pagados por la empresa ferroviaria y,

b) por otro, este mismo importe corregido por:

— la relación entre el número de cabezas de familia y el personal en actividad, tanto en la empresa ferroviaria como en el conjunto de las empresas que paguen una cuota al organismo tomado como referencia;

— la relación entre el número medio de personas a cargo del cabeza de familia, tanto en la empresa ferroviaria como en el conjunto de las empresas que paguen una cuota al organismo tomado como referencia.

▼B

ANEXO III

Categoría III: **Obligaciones de retiros y pensiones sufragadas por las empresas de ferrocarriles en condiciones distintas de las que se hallen en vigor para las empresas de las otras modalidades de transporte**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición legislativa, reglamentaria o administrativa, una empresa de ferrocarriles esté obligada a garantizar las obligaciones de los retiros y pensiones de su personal y de los derechos a bienes en condiciones distintas de las empresas de las otras modalidades de transporte.

Las condiciones distintas, que suponen obligaciones diferentes, provienen:

1. Del hecho de que los ferrocarriles deben pagar directa y enteramente las pensiones existentes, mientras que las empresas de las otras modalidades de transporte pagan una contribución a un organismo en función del número y del nivel de remuneraciones del personal en activo, o

2. Del hecho de que el personal de los ferrocarriles se beneficia de la aplicación de determinadas disposiciones particulares a las que las empresas de las otras modalidades de transporte no están sometidas, y que suponen obligaciones suplementarias o beneficios para los ferrocarriles.

B. **Principios de cálculo**

1. En lo que se refiere a las obligaciones mencionadas en A, punto 1, la indemnización compensadora será igual a la diferencia entre la obligación sufragada por la empresa y la que soportaría si estuviera sometida, con el mismo colectivo en activo y las mismas remuneraciones, bien al régimen de derecho común (régimen general de la seguridad social y regímenes complementarios obligatorios), bien al régimen de las otras modalidades de transporte. En el caso en que estos regímenes no ofrezcan una base de comparación, se tomará como base el régimen de retiros y pensiones de una empresa representativa en el ámbito de los transportes.

   La obligación que sufraga la empresa de ferrocarril es dada directamente por la contabilidad.

   La obligación que sufragaría, si estuviese sometida con el mismo colectivo en activo y las mismas remuneraciones al régimen de referencia, se determinará por la aplicación de las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas que organicen dicho régimen.

2. En lo que se refiere a las obligaciones mencionadas en A, punto 2, la indemnización compensadora será igual:

   a) bien a la diferencia entre:

      — por una parte, la obligación sufragada por la empresa y que es dada directamente por la contabilidad de ésta, y

      — por otra parte, los beneficios directos o indirectos con relación a las otras modalidades de transporte que resulten para la empresa de la aplicación de las disposiciones particulares mencionadas en A, punto 2,

   b) o bien a la diferencia entre:

      — por una parte, las obligaciones que la empresa sufraga o sufragaría para cubrir el conjunto de obligaciones del régimen de retiros y pensiones al que está sometida, y

      — por otra parte, las obligaciones que se derivarían de la aplicación del régimen de referencia.

3. Si una reglamentación interna distinta, pero con los mismos fines, condujera a los mismos resultados que los que se derivan de la aplicación de los apartados 1 y 2, se admitirá el cálculo de la indemnización compensadora de acuerdo con dicha reglamentación.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, antes del 31 de diciembre de 1970, el cálculo provisional de las compensaciones que tienen

▼B

intención de abonar en aplicación de estos principios a su empresa de ferrocarriles.

La Comisión presentará un informe sobre este tema antes del 31 de diciembre de 1971. Teniendo como base este informe y a más tardar a partir de la adopción de las medidas de puesta en práctica del Artículo 8 de la Decisión del Consejo, del 13 de mayo de 1965, relativo a la armonización de determinadas disposiciones que inciden sobre la competencia en el ámbito de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, el Consejo decidirá sobre las acciones a emprender en la materia.

▼B

ANEXO IV

Categoría IV: **Cuando las empresas de ferrocarriles se hagan cargo de los gastos relativos a las instalaciones de cruce**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición legislativa, reglamentaria o administrativa, una empresa de ferrocarriles sufrague una parte anormalmente elevada de los gastos de construcción y explotación de las instalaciones comunes al ferrocarril y a las otras modalidades de transporte.

Se considera parte anormalmente elevada:

a) *en caso de construcción de una nueva vía,*

el hecho de que la empresa de ferrocarril sufrague los gastos de una instalación de cruce para una vía de circulación nueva, que no haya solicitado;

b) *en caso de modernización de un paso superior o inferior y en caso de sustitución de un paso a nivel por un paso superior o inferior;*

el hecho de que la empresa de ferrocarril sufrague los gastos de una modernización que no haya solicitado, hecha la deducción del costo suplementario relativo a las modificaciones que haya hecho efectuar por sí misma, por una parte, y de los beneficios resultantes de la modernización, por otra.

c) *en caso de modernización de un paso a nivel,*

el hecho de que la empresa de ferrocarril haya de sufragar más de la mitad de los gastos.

d) *en casos de renovación, conservación y funcionamiento,*

— de pasos superiores o inferiores,

el hecho de que la empresa de ferrocarril sufrague los gastos en una medida más elevada que la que corresponda a su participación en los gastos de construcción o de modernización de las instalaciones de cruce, según los principios mencionados en a) y b).

— de pasos a nivel,

el hecho de que la empresa de ferrocarriles sufrague más de la mitad de los gastos.

B. **Principios de cálculo**

El importe de la compensación se determinará de la siguiente forma:

para el caso previsto en a): El importe de la compensación corresponderá a la parte a cargo de la empresa de ferrocarriles no peticionaria de la nueva vía, una vez hecha la deducción del costo suplementario a que darían lugar los eventuales arreglos solicitados por la empresa de ferrocarriles.

para el caso previsto en b): El importe de la compensación corresponderá a la parte a cargo de la empresa de ferrocarriles no peticionaria de la modernización de la obra de que se trate, una vez hecha la deducción, del costo suplementario relativo a las modificaciones solicitadas por la empresa de ferrocarriles, por una parte, y de los beneficios resultantes eventuales de los citados trabajos, por otra; En estos beneficios se apreciarán teniendo en cuenta, en el caso de la sustitución de un paso a nivel por un paso superior o inferior, las compensaciones que la empresa ferroviaria tenga recibidas con motivo del paso a nivel;

para el caso previsto en c): El importe de la compensación corresponderá a la parte suplementaria a cargo de la empresa de ferrocarriles en relación con la mitad de los gastos que deba sufragar.

▼B

para el caso previsto en d):

— En el caso de pasos superiores o inferiores, el importe de la compensación corresponderá a la parte suplementaria a cargo de la empresa ferroviaria en relación con la participación de ésta en los gastos de construcción o de modernización de las instalaciones de cruce conforme a los principios de cálculo indicados para los casos previstos en a) y b).

— En el caso de pasos a nivel, el importe de la compensación corresponderá a la parte suplementaria a cargo de la empresa de ferrocarriles en relación con la mitad de los gastos que deba sufragar.

▼B

ANEXO V

Categoría V: **Obligación de reclutar personal que exceda de las necesidades de la empresa**

Campo de aplicación

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición legislativa, reglamentaria o administrativa, una empresa de ferrocarriles esté obligada a reclutar personal que exceda de sus necesidades reales.

▼B

ANEXO VI

Categoría VI: **Mejora de las remuneraciones impuesta por el gobierno de un Estado miembro con efecto retroactivo, salvo en caso de que la mejora de las remuneraciones sólo constituya una adaptación de las remuneraciones pagadas por las empresas ferroviarias a las remuneraciones pagadas por otras modalidades de transporte**

Campo de aplicación

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición gubernamental, una empresa de ferrocarriles esté obligada a mejorar, con efecto retroactivo, las remuneraciones de su personal, sin que el importe de la retroactividad pueda ser tomado en consideración en el precio de venta y siempre que cargas análogas no sean asumidas por las empresas de las otras modalidades de transporte.

▼B

ANEXO VII

Categoría VII: **Retraso impuesto por las autoridades competentes en la renovación y conservación**

Campo de aplicación

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una decisión de la autoridad pública, una empresa ferroviaria esté obligada a reducir los gastos de renovación y conservación por debajo del nivel necesario para la continuidad de la actividad de la empresa.

Esta intervención tiene por efecto el llevar a un nivel anormal el nivel de los gastos en el transcurso de los ejercicios en que el retraso debe ser enjugado. Esta situación dará lugar a una obligación cuando la empresa de ferrocarril no pueda, en el curso de estos ejercicios, proceder a un aumento de las sumas destinadas a la cobertura de los gastos de conservación y renovación.

▼B

ANEXO VIII

Categoría VIII: **Obligaciones de reconstrucción o de sustitución como consecuencia de daños de guerra, sufragados por la empresa ferroviaria y que deberían haber sido asumidos por el Estado**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición legislativa, reglamentaria o administrativa, una empresa ferroviaria se vea obligada a soportar en condiciones distintas de aquellas en vigor por las empresas de las otras modalidades de transporte, las obligaciones de reconstrucción o de sustitución ocasionadas por los daños de guerra.

B. **Principios de cálculo**

La evaluación del importe resultará de la comparación entre las condiciones en las que dichas obligaciones han estado gravando, por una parte, sobre el ferrocarril, y, por otra, sobre las empresas de las demás modalidades de transporte, teniendo en cuenta, llegado el caso, los gastos indirectos que han sufrido las empresas de ferrocarril por causa de la naturaleza particular de la actividad ferroviaria.

Las obligaciones que deberán tomarse en consideración se refieren:

a) a los gastos directos de reconstrucción o de sustitución.

b) a las obligaciones financieras debidas a la reconstrucción o a la sustitución.

El importe de la indemnización compensadora será dado directamente por la contabilidad de la empresa ferroviaria.

Cuando se haya contratado legalmente un préstamo para hacer frente a otros gastos, la obligación se verá determinada teniendo como base la parte del préstamo destinada a la reconstrucción o sustitución.

▼B

ANEXO IX

Categoría IX: **Obligación de mantener personal que exceda de las necesidades de la empresa**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición de la autoridad pública, la empresa de ferrocarril se vea obligada:

a) a mantener en activo personal excedentario, cuyo licenciamiento sería posible en virtud de disposiciones relativas al personal.

b) por la existencia de disposiciones del estatuto de personal, no aceptadas por las empresas ferroviarias, en cuanto a no licenciar personal liberado por las medidas de racionalización de la explotación y cuya utilización en otras tareas en la empresa no esté justificada.

B. **Principios de cálculo**

La obligación que resulte del mantenimiento en actividad de personal excedentario se determinará en función del número de personas interesadas por la medida considerada.

para el caso previsto en a): el número de personas que deban ser licenciadas será propuesto por la empresa. El número de personas mantenidas en servicio será establecido por decisión de la autoridad competente. Los gastos derivados de este personal se compensarán hasta tanto el mismo continúe siendo excedentario.

para el caso previsto en b): el número de personas excedentarias que se deban tomar en consideración para el cálculo será indicado por la empresa de ferrocarril. Este número será igual al número de personas liberadas por las medidas de racionalización, habida cuenta de la posibilidad de reponer a este personal durante el año en que las medidas de racionalización se lleven a efecto en puestos que queden libres por retiros o en puestos de nueva creación.

El importe de la obligación que resulte de ello corresponderá a la suma de los salarios, indemnizaciones y cargas sociales de cada persona mantenida en servicio o de cada categoría homogénea de personas. En este último caso, el importe podrá ser calculado teniendo como base la carga media correspondiente a cada categoría homogénea de personas.

▼B

ANEXO X

Categoría X: **Medidas en favor del personal, impuestas por el Estado a título de reconocimiento nacional en condiciones diferentes de las que estén en vigor para las empresas de las demás modalidades de transporte**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición legislativa, reglamentaria o administrativa, una empresa de ferrocarril se vea obligada a adoptar en favor del personal que esté cumpliendo el servicio militar, o del personal que tenga títulos de reconocimiento nacional, medidas particulares como indemnizaciones, bonificaciones de ancianidad, promociones suplementarias o licencias especiales.

B. **Principios de cálculo**

La indemnización compensadora corresponderá al importe de los beneficios particulares, en favor del personal mencionado, impuestos a la empresa.

En lo que se refiere a las promociones suplementarias, no se tendrá en cuenta sino aquellas que supongan un excedente de los puestos fijados en el organigrama.

La indemnización compensadora podrá ser calculada de dos formas distintas, según la importancia numérica del efectivo de que se trate:

a) el cálculo se llevará a cabo caso por caso, o bien,

b) por categorías homogéneas de personas interesadas, determinando para cada categoría el incremento medio de las cargas por persona y el número anual de beneficiarios.

▼B

ANEXO XI

Categoría XI: **Indemnizaciones en favor del personal impuestas a las empresas de ferrocarriles y no a las empresas de las otras modalidades del transporte**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición legislativa, reglamentaria o administrativa, una empresa de ferrocarril se vea obligada a conceder a todo o parte de su personal en activo o disponible, el pago de subsidios que no sean obligatorios para las empresas de las otras modalidades de transporte. Estos subsidios comprenderán, sobre todo, los subsidios familiares suplementarios o el subsidio complementario de vacaciones.

B. **Principios de cálculo**

La indemnización compensadora será igual al importe de las obligaciones impuestas a la empresa.

▼B

ANEXO XII

Categoría XII: **Gastos de carácter social sufragados por las empresas de ferrocarriles, especialmente en concepto de gastos sanitarios distintos de los que sufragarian si tuvieran que cotizar en las mismas condiciones que las empresas de las otras modalidades de transporte**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición de la autoridad pública, una empresa ferroviaria se vea obligada a hacerse cargo, directamente o a través de un organismo especializado, de determinadas prestaciones, tales como las sanitarias.

B. **Principios de cálculo**

La indemnización compensadora corresponderá a la diferencia entre el importe de la obligación sufragada realmente por la empresa y la obligación que sufragaría si estuviese afiliada al organismo tomado como punto de referencia, habida cuenta de los beneficios concedidos por su propia voluntad.

En lo referente a las prestaciones sanitarias, la indemnización se calculará de la forma siguiente: la obligación que deberá sufragar la empresa ferroviaria será dada directamente por la contabilidad. La carga que soportaría si estuviese sometida, con el mismo efectivo en actividad y las mismas remuneraciones, al régimen de referencia, será determinada por la aplicación de las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas que organicen dicho régimen. Los gastos correspondientes a las ventajas suplementarias con relación al régimen de referencia que la empresa ferroviaria conceda por su propia voluntad a su personal habrán de restarse a la diferencia entre los dos términos así obtenidos.

▼B

ANEXO XIII

Categoría XIII: **Obligaciones resultantes del mantenimiento, impuesto por el Estado, de talleres u otros establecimientos en condiciones no conformes con la gestión comercial de la empresa ferroviaria**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una decisión de la autoridad pública, una empresa ferroviaria se vea obligada, por razones de política social o regional, a mantener talleres u otros establecimientos que no estén ya justificados por las necesidades de explotación.

B. **Principios de cálculo**

La indemnización compensadora corresponderá a la obligación resultante del mantenimiento impuesto. Los elementos que permitan determinar esta carga serán dados por la contabilidad de la empresa ferroviaria.

▼B

ANEXO XIV

Categoría XIV: **Condiciones impuestas por los mercados públicos de obras y de suministros**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una disposición de la autoridad pública, una empresa ferroviaria se vea obligada a traspasar una parte de sus mercados de obras y de suministros a empresas nacionales localizadas en determinadas regiones del Estado miembro, o a determinadas categorías de empresas nacionales.

B. **Principios de cálculo**

La comparación se realizará entre el precio aplicado en el mercado preferencial por el concesionario y el de la oferta económicamente más favorable en este mismo mercado, o, a falta de tal oferta, en un mercado similar.

El importe de la indemnización compensadora será deducido de la diferencia entre estos dos precios.

▼B

ANEXO XV

Categoría XV: **Obligaciones financieras resultantes de la falta de normalización en el pasado**

A. **Campo de aplicación**

Esta categoría contempla el caso en que, en virtud de una intervención de la autoridad pública, el presupuesto de una empresa de ferrocarril incluya obligaciones financieras de préstamos contratados o de anticipos recibidos de las autoridades competentes por causa de decisiones adoptadas en el pasado por estas autoridades en un sentido no compatible con los principios de normalización previstos en el presente Reglamento.

B. **Principios de cálculo**

Las cargas anuales de las cuentas indicadas más arriba podrán ser recogidas por las autoridades competentes en su propio presupuesto o podrán ser incluidas en la normalización en el marco del presente Reglamento. En este último caso, la normalización deberá recaer sobre el importe de las obligaciones existentes que resulte de los préstamos contratados o de los anticipos reembolsables recibidos de las autoridades competentes y que figuren en el presupuesto de la empresa ferroviaria.

El importe de estas cargas será dado por la contabilidad de la empresa de ferrocarriles.