Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

A TANÁCS 1192/69/EGK RENDELETE

(1969. június 26.)

a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról

(HL L 156, 28.6.1969, o. 8)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Tanács 3572/90/EGK rendelete (1990. december 4.)	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	A Tanács 1791/2006/EK rendelete (2006. november 20.)	L 363	1	20.12.2006

Módosította:

►**A1**	Dánia, Írország és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának csatlakozási okmánya	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Görögország csatlakozási okmánya	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Spanyolország és Portugália csatlakozási okmánya	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozási okmánya	C 241	21	29.8.1994
►**A5**	Okmány a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló	L 236	33	23.9.2003

▼B

A TANÁCS 1192/69/EGK RENDELETE

(1969. június 26.)

a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. és 94. cikkére,

tekintettel a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozatra ([1]),

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel a Közgyűlés véleményére ([2]),

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([3]),

mivel a közös közlekedéspolitika egyik célkitűzése azoknak az egyenlőtlenségeknek a kiküszöbölése, amelyek abból származnak, hogy az állami hatóságok a vasúti vállalkozásokra olyan terheket rónak, vagy azoknak olyan kedvezményeket nyújtanak, amelyek következésképpen a versenyfeltételek jelentős torzulását okozhatják;

mivel helyénvaló olyan intézkedés hozatala, amely - annak érdekében, hogy minden közlekedési mód egyenlő elbánásban részesüljön - biztosítja az előbbiek szerinti terhek vagy kedvezmények hatásainak kiküszöbölését; mivel a teher vagy kedvezmény bizonyos kategóriái esetében az ilyen intézkedés azok rövid időn belüli megszüntetéséhez vezethet; mivel más kategóriák tekintetében az ilyen intézkedést a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálása keretében kell végrehajtani, ahol az ilyen normalizálás jellemzője az ilyen terhek vagy kedvezmények hatásainak pénzügyi ellentételezése;

mivel a teher vagy kedvezmény bizonyos kategóriái tekintetében, amelyekre a normalizálásnak ki kell terjednie, a helyzet végleges rendezését a vasúti vállalkozások és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokat rendező szabályok fokozatos összehangolásával együtt kell majd végrehajtani úgy, ahogyan ezt a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikke előírja; mivel ebből következően helyénvaló az ilyen teher- és kedvezménykategóriák esetében a végleges rendezésig az egyes államok számára meghagyni azt a jogot, hogy minden egyes esetben határozzanak arról, hogy sor kerüljön-e normalizálásra; mivel ha a normalizálás mellett döntöttek, azt az ebben a rendeletben megállapított közös szabályoknak megfelelően kell végrehajtani, különösen a pénzügyi ellentételezés számításának elvei tekintetében;

mivel, mielőtt végre lehetne hajtani a pénzügyi ellentételezést, ami feltehetőleg az elszámolások normalizálásának eredménye lesz, meg kell határozni a vasúti vállalkozások által viselt terheket vagy élvezett kedvezményeket azzal a helyzettel összehasonlítva, amelyben akkor lennének, ha ugyanolyan feltételek mellett működnének, mint más közlekedési módok vállalkozásai;

([1]) HL 88., 1965.5.24., 1500/65. o.
([2]) HL C 135., 1968.12.14., 34. o.
([3]) HL C 118., 1968.11.11., 7. o.

▼B

mivel az előbbi feladat elvégzéséhez meg kell határozni azokat az eseteket, amelyekre a normalizálásnak ki kell terjednie; mivel a normalizálásnak a tagállamokban előforduló minden létező esetre ki kell terjednie, kivéve egyrészről azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet ([1]) tartalmaz, másrészről, a három közlekedési módot szabályozó előírások által meghatározott infrastrukturális és adózási terhekben azokat az egyenlőtlenségeket, amelyeket a közlekedésre vonatkozó általános és speciális adózási rendszerek módosítása keretében küszöbölnek ki az infrastrukturális költségekre vonatkozóan javasolt intézkedésekben;

mivel minden ilyen normalizálási esetnek megvannak a saját megkülönböztető jellemzői, helyénvaló meghatározni minden egyes esetre az alkalmazás területét, és megállapítani a vasúti vállalkozásokra rótt terhek vagy az ilyen vállalkozásoknak nyújtott kedvezmények meghatározásához alkalmazandó számítási elveket;

mivel az ilyen terhek vagy kedvezmények összegének meghatározásához össze kell hasonlítani a vasúti vállalkozásokra alkalmazható rendszert a más közlekedési módokat működtető, privát közlekedési módok vállalkozásaira alkalmazható rendszerrel;

mivel a vasúti vállalkozások által viselt terhek rendszerint nagyobbak, mint az általuk élvezett kedvezmények, és ezenkívül az ilyen vállalkozások könnyen tudják szolgáltatni az ilyen terhek vagy kedvezmények összegének meghatározásához szükséges számviteli adatokat; mivel ebből következően, helyénvaló annak lehetővé tétele, hogy az ilyen vállalkozások lehessenek a kezdeményezők ebben az ügyben, míg a tagállamok illetékes hatóságai számára az a feladat marad, hogy az e rendelet előírásainak megfelelő vizsgálatot folytassanak, és az ellentételezés összegének meghatározása előtt megvizsgálják azokat a számadatokat, amelyekre a vállalkozások a kérelmeiket alapozták; mivel határidőt kell megállapítani, amelyen belül az ilyen hatóságoknak közölniük kell a határozatukat;

mivel az ellentételezés kifizetése mind az állam vagy az illetékes hatóságok, mind a vasúti vállalkozások részéről a költségvetéseik elkészítéséhez kapcsolódik, helyénvaló külön rendelkezések megállapítása az előzetesen becsült ellentételezési összegek kifizetéséről és a nyitott egyenlegek rendezéséről;

mivel az elszámolások áttekinthetősége érdekében és az elszámolások normalizálásának megfelelő módon történő nyilvánosságra hozatalához elő kell írni, hogy az elszámolások normalizálása címén nyújtott ellentételezés összegének meg kell jelennie a vasúti vállalkozások éves beszámolójához mellékelt táblázatban;

mivel biztosítani kell, hogy a tagállamok megfelelő eszközöket bocsássanak a vasúti vállalkozások rendelkezésére ahhoz, hogy azok képviselhessék a saját érdekeiket az e rendelet végrehajtása során a tagállamok által hozott egyes határozatok tekintetében;

mivel a Bizottságnak képesnek kell lennie arra, hogy a tagállamoktól az e rendelet alkalmazására vonatkozó minden lényeges információhoz hozzájusson;

mivel a tagállamoknak az e rendelet alapján teljesített pénzügyi ellentételezést az itt megállapított közös szabályoknak megfelelően kell nyújtani, az ilyen ellentételezésre nem alkalmazandó az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás;

mivel a közös közlekedéspolitika megvalósítása szükségessé teszi e rendelet előírásainak azonnali alkalmazását a nagy nyugat-európai államvasutakra; mivel azoknak a feltételeknek a vizsgálata, amely felté-

([1]) HL L 156., 1969.6.28., 1. o.

▼B

telekkel e rendelet alkalmazását ki lehet terjeszteni a többi vasúti vállalkozásra, néhány évvel elhalasztható e vállalkozások jellege miatt, különösen a közlekedési versenyfeltételek tekintetében és a fent említett közös közlekedéspolitika szakaszonkénti megvalósításának szükségessége miatt;

mivel a normalizálás folyamata nem mentesíti a tagállamokat attól a felelősségüktől, hogy - amennyire csak lehetséges - maguknak kell kiküszöbölniük a torzulás meglévő okait; mivel azonban nem szabad, hogy az ilyen intézkedéssel - akár jogi tekintetben, akár ténylegesen - rosszabb helyzetbe hozzák a vasúti személyzetet, illetve akadályozzák vagy késleltessék az élet- és munkakörülményeik javulását,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. SZAKASZ

Meghatározások és hatály

1. cikk

(1) A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálása az e rendeletben megállapított közös szabályoknak megfelelően történik.

(2) Azokat a pénzügyi ellentételezéseket, amelyekre az elszámolások (1) bekezdés szerinti normalizálása eredményeképpen kerül sor, 1971. január 1-jétől az e rendeletben foglalt közös módszerek szerint kell végrehajtani.

2. cikk

(1) A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálása e rendelet értelmében a következőkből áll:

a) a vasúti vállalkozások által, törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekkel megállapított valamilyen előírás következtében viselt terhek és élvezett kedvezmények meghatározása azzal a helyzettel összehasonlítva, amelyben akkor lennének, ha más közlekedési módok vállalkozásaival azonos feltételek mellett működnének;

b) az a) pont szerinti vizsgálattal meghatározott terhek és kedvezmények pénzügyi ellentételezése.

(2) E rendelet alkalmazásában nem tekintendők tehernek azok a terhek, amelyek azokból a törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekből erednek, amelyek a szociális partnerek közötti tárgyalások eredményeit rögzítik.

(3) E rendelet értelmében az elszámolások normalizálása nem vonatkozik a tagállamok által előírt és az 1191/96/EGK rendelet hatálya alá tartozó közszolgáltatási kötelezettségekre.

3. cikk

▼A1

(1) Ezt a rendeletet a következő vasúti vállalkozásokra kell alkalmazni:

▼M1

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

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

▼M1

— 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 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) A Bizottság legkésőbb 1973. január 1-jéig beterjeszti a Tanácshoz azokat a rendelkezéseket, amelyeket szükségesnek tart e rendelet alkal-

▼B

mazásának kiterjesztéséhez a vasúti fuvarozást végző többi vállalkozásra.

4. cikk

(1) E rendelet értelmében az elszámolások normalizálását a terhek és kedvezmények következő kategóriáira kell alkalmazni:

a) azok a kifizetések, amelyeket a vasúti vállalkozások kötelesek teljesíteni, de amelyeket a gazdaság többi részét tekintve, más közlekedési módokat is ideértve, az állam visel (I. kategória);

b) a vasúti vállalkozások számára a családi pótlékkal kapcsolatban felmerült olyan szociális természetű kiadás, amely eltér attól, amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésük ugyanolyan feltételek mellett történne, mint más közlekedési módok vállalkozásainál (II. kategória);

c) vasúti vállalkozások által viselt, öregségi nyugdíjjal vagy más nyugdíjakkal kapcsolatosan teljesített olyan kifizetések, amelyek feltételei eltérnek a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől (III. kategória);

d) a vasúti vállalkozások által viselt, a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek (IV. kategória).

(2) Legkésőbb 1971. január 1-jétől megszűnnek az e rendelet hatálybalépésekor létező következő teher- vagy kedvezménykategóriák:

a) a vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet munkába állításának kötelezettsége (V. kategória);

b) valamely tagállam kormányzata által előírt, visszamenőleges hatályú munkabér- és fizetésemelések, kivéve, ahol az ilyen emeléseket kizárólag azzal a céllal hajtják végre, hogy a vasúti vállalkozások által fizetett munkabéreket és fizetéseket hozzáigazítsák a közlekedési ágazatban máshol fizetett munkabérekhez és fizetésekhez (VI. kategória);

c) a felújításokkal és karbantartásokkal kapcsolatban az illetékes hatóságok által előírt késleltetés (VII. kategória).

(3) Legkésőbb 1973. január 1-jétől megszűnik az e rendelet hatálybalépésekor létező következő teher- és kedvezménykategória:

a háborús károkból származó újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatos olyan terhek, amelyeket a vasúti vállalkozások viselnek, de amelyeket az államnak kellett volna magára vállalnia (VIII. kategória);

e rendelet értelmében az ilyen címen nyújtott kölcsönök tőke- és kamatterhe a törlesztés végéig az elszámolások normalizálásának tárgyát képezi.

(4) A rendelet hatálybalépésekor létező következő teher- és kedvezménykategóriák az elszámolások normalizálásának tárgyát képezhetik e rendelet szellemében:

a) a vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet foglalkoztatásának kötelezettsége (IX. kategória);

b) a személyzet számára előnyös intézkedések, a személyzet tagjai részéről az országuk számára nyújtott bizonyos szolgáltatások elismeréseként, amelyeket az állam ír elő a vasúti vállalkozások számára a más közlekedési módok vállalkozásaira alkalmazandó feltételektől eltérő feltételek mellett (X. kategória);

c) a személyzet számára fizetendő olyan pótlékok, amelyeket a vasúti vállalkozások számára előírtak, de más közlekedési módok vállalkozásai számára nem írtak elő (XI. kategória);

▼B

d) a vasúti vállalkozások számára felmerült szociális jellegű kiadás, különösen orvosi kezeléssel kapcsolatban, amely eltér attól, mint amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésük ugyanolyan alapon történne, mint más közlekedési módok vállalkozásainál (XII. kategória);

e) az olyan terhek, amelyek a vasúti vállalkozásokra hárulnak annak következtében, hogy azoktól megköveteli az állam, hogy olyan feltételek között tartsanak üzemben üzemeket vagy egyéb létesítményeket, amelyek nem egyeztethetők össze az üzleti alapon történő működtetéssel (XIII. kategória);

f) az építési beruházásokra és áruk beszerzésére irányuló közbeszerzési szerződések tekintetében előírt feltételek (XIV. kategória).

A teher és kedvezmény következő kategóriája is az elszámolások normalizálásának tárgyát képezheti e rendelet értelmében:

a normalizálás múltbeli elmaradásának eredményeként viselt tőke- és kamatterhek (XV. kategória).

A IX-XV. kategória tekintetében a helyzet végleges rendezését a Tanács legkésőbb a vasúti, közúti és a belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikkének végrehajtásához szükséges intézkedések elfogadásáig fogadja el. Addig is a tagállamok törekednek arra, hogy megszüntessék ezeknek a terheknek vagy kedvezményeknek az okait.

II. SZAKASZ

A normalizálásra és ellentételezésre vonatkozó közös szabályok

5. cikk

(1) A vasúti vállalkozások a rájuk háruló minden terhet vagy az általuk élvezett minden pénzügyi kedvezményt, amely az elszámolások normalizálásának tárgya, vagy tárgya lehet, az e rendelet mellékleteiben foglalt rendelkezések szerint határozzák meg, amely mellékletek ennek a rendeletnek szerves részét képezik.

(2) Ahol, valamilyen normalizálandó kategória esetében, a vasúti vállalkozásokra alkalmazandó feltételeket össze kell hasonlítani a más közlekedési módok vállalakozásai által alkalmazandó feltételekkel, az összehasonlítást csak a magánvállalkozásokkal végzik el.

6. cikk

(1) Az ellentételezés bruttó összegének meghatározása a mellékletben, a megfelelő kategóriához megadott számítási elvek alkalmazásával történik minden egyes normalizálandó kategória esetében.

A nettó összeg kiszámításához csak egyszer kell figyelembe venni minden olyan tételt, amely egynél többször jelenik meg a különböző kategóriákhoz tartozó bruttó összegek számításában.

(2) Ahol a mellékletekben az egyes normalizálandó kategóriákhoz megállapított rendelkezéseknek megfelelően végrehajtott számítás a vasúti vállalkozás által viselt terhet tár fel, a vasúti vállalkozás az állami hatóságok részéről ezzel egyenlő összegű pénzügyi ellentételezésre jogosult.

Ahol az ilyen számítás a vasúti vállalkozás javára jelentkező kedvezményt tár fel, a vasúti vállalkozásnak ellentételezésként ezzel egyenlő összeget kell befizetnie az állami hatóságokhoz.

▼B

7. cikk

(1) A vasúti vállalkozások e rendelet rendelkezéseinek megfelelően minden évben benyújtják az illetékes hatóságoknak a normalizálási kérelmeiket.

(2) Az ilyen kérelmek a következőkből állnak:

a) a kérelem benyújtásakor hatályban lévő törvényi, rendeleti vagy közigazgatási intézkedések által megállapított rendelkezések alapján kiszámított adatok a következő pénzügyi évre vonatkozóan; és

b) az előzetesen kifizetett összegek helyesbítéséhez szükséges adatok az olyan pénzügyi év tekintetében, amelyhez ismertté váltak a végleges eredmények.

(3) Az ilyen kérelemnek, amelyet kellő időben készítenek el ahhoz, hogy az állami hatóságok megtehessék a szükséges intézkedést a költségvetésben, tartalmaznia kell minden lényeges, az igényt alátámasztó információt, különösen a következőkre vonatkozóan:

a) minden egyes normalizálandó kategóriához a terheket vagy kedvezményeket;

b) az egyes figyelembe vett kategóriákhoz alkalmazott számítási módszert;

c) az egyes figyelembe vett kategóriákhoz a 6. cikk (1) bekezdésében említett bruttó és nettó összegeket. A (2) bekezdés a) pontjában említett előirányzatokat az ahhoz az utolsó időszakhoz tartozó számadatok alapján számítják ki, amelyhez ismertek a végleges eredmények, figyelembe véve minden olyan változást, amely az egyes normalizálandó kategóriákon belül történt addig az időpontig bezárólag, amikor a kérelmet benyújtották.

8. cikk

(1) A tagállamok illetékes hatóságai megvizsgálják azokat az adatokat, amelyeken az érintett vasúti vállalkozás kérelme alapul.

(2) A tagállamok illetékes hatóságai, miután lehetőséget adtak az érintett vállalkozásnak az észrevételei benyújtására:

— módosíthatják az ellentételezési összegeket, és megváltoztathatnak más adatokat a kérelemben, ha azok nem feleltek meg az e rendeletben megállapított előírásoknak,

— felvehetnek a kérelembe a 4. cikkben felsorolt kategóriák bármelyikéből származó más terheket vagy kedvezményeket.

(3) Az illetékes hatóságok meghatározzák, az e rendeletben megállapított rendelkezéseknek megfelelően, a következő pénzügyi évre vonatkozó ellentételezés előzetes összegét és arra az utolsó pénzügyi évre vonatkozó ellentételezés végleges összegét, amelyhez ismertek a végleges eredmények. A határozatuk tartalmazza az ilyen összegek számításának részleteit.

(4) Az illetékes hatóságok legkésőbb hat hónappal a kérelem átvétele után közlik határozatukat a vasúti vállalkozással.

Ha az illetékes hatóságok nem közlik a határozatot a megadott határidőn belül, a vállalkozás kérelme előzetesen elfogadottnak tekintendő.

9. cikk

A 8. cikk alapján meghatározott előzetes ellentételezési összeget a tagállamok megfizetik annak a pénzügyi évnek a során, amelyre vonatkozóan az előirányzatot meghatározták.

▼B

Ennek a pénzügyi évnek a folyamán a tagállamok megfizetik vagy beszedik az ellentételezésnek azt a hátralevő részét, amely abból a különbségből adódik, amely a megállapított ellentételezés végösszege és a pénzügyileg már rendezett előzetes összegek között fennáll, és amely az olyan utolsó pénzügyi évhez kapcsolódik, melyhez rendelkezésre állnak a végleges eredmények.

10. cikk

(1) Az egyes normalizálandó kategóriák tekintetében kifizetett ellentételezés összegét a vasúti vállalkozás éves beszámolójához mellékelt táblázatban mutatják be. Ez a táblázat külön mutatja be az előzetes ellentételezési összegeket és a 9. cikkben előírt, a rendezetlen egyenleg pénzügyi rendezése során kapott vagy fizetett összegeket.

A táblázat az egyes közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében az 1191/69/EGK rendelet értelmében nyújtott ellentételezési összegeket is tartalmazza.

2. Az elszámolások normalizálása alapján kapott ellentételezés és a közszolgáltatási kötelezettségek figyelembevételével kapott ellentételezés teljes összegét, az egyes államokban hatályban lévő előírásokkal összhangban, az érintett vasúti vállalkozások vagy a forgalmi bevételek számlájára vagy az eredménykimutatásban könyvelik el.

11. cikk

A tagállamok illetékes hatóságainak az e rendelet előírásai alapján meghozott határozatai indokolást tartalmaznak, és hivatalosan közzéteszik őket.

12. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a vasúti vállalkozások vasúti vállalkozói minőségükben lehetőséget kapjanak arra, hogy megfelelő eszközökkel képviseljék érdekeiket az e rendelet alapján hozott határozatok tekintetében.

III. SZAKASZ

Záró rendelkezések

13. cikk

(1) A Bizottság felkérheti a tagállamokat az e rendelet alkalmazására vonatkozó minden lényeges információ megadására. Minden esetben, amikor szükségesnek tekinti, a Bizottság konzultál az érintett tagállamokkal.

(2) Az e rendelet alapján fizetett ellentételezésre nem alkalmazandó az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás.

A tagállamok haladéktalanul közlik a Bizottsággal az ellentételezés címén ténylegesen kifizetett összegeket az e rendelet hatálya alá tartozó minden egyes teher- vagy kedvezménykategória tekintetében.

14. cikk

(1) A tagállamok a Bizottsággal lefolytatott konzultációt követően kellő időben elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket.

▼B

(2) A Bizottság, ha valamely tagállam kéri, vagy a Bizottság maga szükségesnek tartja, konzultál az érintett tagállamokkal az (1) bekezdésben említett rendelkezések tervezetéről.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

I. MELLÉKLET

I. kategória: **Azok a kifizetések, amelyeket a vasúti vállalkozások kötelesek teljesíteni, de amelyeket a gazdaság többi részében - más közlekedési módokat is ideértve - az állam visel**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés által megállapított előírás alapján valamely vasúti vállalkozásnak saját magának kell viselnie bizonyos olyan kifizetéseket, amelyeket a gazdaság többi része esetében, más közlekedési módok vállalkozásait is ideértve, teljes egészében vagy részben az állam visel. Az ilyen kifizetések magukban foglalják különösen a munkahelyi balesetek kapcsán kifizetett kártérítést és a munkavállalóknak nyújtott, gyermekek után járó különjuttatásokat is.

B. **Számítási elv**

Az ellentételezés egyenlő azzal az összeggel, amelyet az államnak kellene viselnie, ha - más közlekedési módokat is ideértve - a gazdaság valamilyen más vállalkozásáról lenne szó.

▼B

II. MELLÉKLET

II. kategória: **A vasúti vállalkozások számára a családi pótlékokkal kapcsolatban felmerült olyan szociális természetű kiadás, amely eltér attól, amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésük ugyanolyan feltételek mellett történne, mint más közlekedési módok vállalkozásainál**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak a családi pótlékokkal összefüggésben - közvetlenül, vagy egy külön szerv útján - kifizetéseket kell teljesítenie.

B. **Számítási elv**

A normalizálandó teher egyenlő a következők közötti különbséggel:

a) az általános jog által előírt, a vasúti vállalkozás által fizetett juttatások összege; és

b) az előbbi összeg a következőkkel korrigálva:

— a vasúti vállalkozásnál dolgozó családfők száma és a teljes személyzethez viszonyított aránya, valamint az összehasonlítási alapként vett szervnek járulékot fizető vállalkozások összességénél dolgozó családfők száma és a teljes személyzet aránya közötti arány,

— a vasúti vállalkozásoknál dolgozó családfők által eltartott személyek számának átlaga, valamint az összehasonlítási alapként vett szervnek járulékot fizető vállalkozások összességénél dolgozó családfők által eltartott személyek számának átlaga közötti arány.

▼B

III. MELLÉKLET

III. kategória: **Vasúti vállalkozások által viselt, öregségi nyugdíjjal vagy más nyugdíjakkal kapcsolatosan teljesített olyan kifizetések, amelyek eltérnek a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak kifizetéseket kell teljesítenie öregségi nyugdíjak vagy más nyugdíjak vonatkozásában az erre jogosult alkalmazottai és más személyek számára, a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől eltérő feltételek mellett.

A feltételekben azok a különbségek, amelyek a kifizetésekben előforduló különbségeket okozzák, a következő okok miatt jelentkeznek:

1. abból a tényből, hogy a vasutaknak kell közvetlenül és teljes egészében kifizetni a nyugdíjakat, amint azok esedékessé válnak, míg más közlekedési módok vállalkozásai egy megfelelő biztosítószervnek fizetnek az aktív alkalmazottaik számával és az ilyen alkalmazottak fizetésének vagy munkabérének szintjével arányos járulékot; vagy

2. abból a tényből, hogy a vasúti alkalmazottak bizonyos különleges rendelkezések előnyeit élvezik, amelyek nem vonatkoznak más közlekedési módokra, és ez további terheket vagy kedvezményeket eredményez a vasutak számára.

B. **Számítási elvek**

1. Az A. (1) pontban ismertetett kifizetések tekintetében az ellentételezés egyenlő a vállalkozás által viselt teher és az olyan teher közötti különbséggel, amelyet akkor viselne, ha vonatkozna rá az azonos számú aktívan foglalkoztatott és ugyanolyan bérben és fizetésben részesülő személyek esetében vagy az általános jog alapján megállapított rendszer (általános társadalombiztosítási rendszer vagy kötelező kiegészítő biztosítási rendszerek) vagy a más közlekedési módok esetében alkalmazandó rendszer. Olyan esetekben, ahol az ilyen rendszerek nem kínálnak összehasonlítási alapot, valamilyen reprezentatív közlekedési vállalkozás öregségi és egyéb nyugdíjrendszerét veszik alapul.

   A vasúti vállalkozás által viselt teher nagyságát közvetlenül az elszámolásaiból állapítják meg.

   Azt a terhet, amelyet a vállalkozásnak akkor kellene viselnie, ha vonatkozna rá az azonos számú, aktívan foglalkoztatott és ugyanolyan bérben vagy fizetésben részesülő személyek mellett az összehasonlítás alapjául vett rendszer, az ilyen rendszert szabályozó törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezések alkalmazásával határozzák meg.

2. Az A. (2) pontban ismertetett kifizetések tekintetében az ellentételezés vagylagosan egyenlő:

   a) a következők közötti különbséggel:

      — az a teher, amelyet a vállalkozás visel, közvetlenül az elszámolásaiból megállapítva, és

      — azok a közvetlen vagy közvetett kedvezmények, amelyeket a vállalkozás élvez más közlekedési módokkal összehasonlítva az A. (2) pontban említett különleges rendelkezések következtében; vagy

   b) a következők közötti különbséggel:

      — azok a terhek, amelyeket a vállalkozás visel, vagy a vállalkozásnak viselnie kellene ahhoz, hogy a rá vonatkozó öregségi vagy egyéb nyugdíjrendszerhez kapcsolódó kifizetéseket teljes egészében teljesítse, és

      — az a teher, amely akkor jelentkezne, ha az összehasonlítás alapjául vett rendszert alkalmaznák.

3. Ha ugyanolyan célú, de eltérő belső szabályozás az (1) és (2) bekezdés alkalmazásával kapott eredményekkel azonos eredményekhez vezet, az ellentételezés e szabályozásnak megfelelően is kiszámítható.

▼B

4. Minden tagállam 1970. december 31-ig tájékoztatja a Bizottságot arról az előirányzott ellentételezési összegről, amelyet az itt ismertetett elvek alapján a vasúti vállalkozásának kifizetni szándékozik.

   A Bizottság 1971. december 31-ig jelentést terjeszt elő erről a témakörről. Ennek a jelentésnek az alapján, és annál az időpontnál nem később, mint amikor intézkedéseket fogadnak el a vasúti, a közúti és belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikkének végrehajtásához, a Tanács határozatot hoz arról, hogy milyen intézkedést kell tenni ebben a témakörben.

▼B

IV. MELLÉKLET

IV. kategória: **A vasúti vállalkozások által viselt, a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozás a mind a vasutak, mind más közlekedési módok által használt létesítmények építési és üzemeltetési költségeinek túlzottan nagy részét viseli.

A következő esetekben tekinthető úgy, hogy túlzottan nagy részt viselnek:

a) *ahol új út épült*

nem a vasúti vállalkozás kérésére, és mégis ez a vállalkozás viseli az új út vasúti átjárója berendezéseinek költségét;

b) *ahol modernizáltak egy felüljárót vagy aluljárót, vagy ahol egy szintbeli vasúti átjárót felüljáró vagy aluljáró váltott fel*

nem a vasúti vállalkozás kérésére, és mégis ez a vállalkozás viseli a modernizálás költségét, csökkentve a vasúti vállalkozás kérésére végrehajtott minden további módosítás költségével, és minden olyan kedvezmény értékével, amely számára a modernizálásból származik;

c) *ahol valamely szintbeli vasúti átjárót modernizáltak*

és a vasúti vállalkozás viseli a költségeknek több mint a felét;

d) *ahol a következők újjáépítése, karbantartása vagy üzemeltetése tekintetében:*

— felüljáró vagy aluljáró,

a vasúti vállalkozás nagyobb arányban viseli a vasúti átjáró létesítményei építésének vagy modernizálásának költségeit, mint amelyet az a) vagy b) pont szerinti elvek alapján kellene viselnie,

— szintbeli vasúti átjáró,

a vasúti vállalkozás viseli a felmerült költségnek több mint a felét.

B. **Számítási elvek**

Az ellentételezés meghatározása a következőképpen történik:

Az a) alá tartozó esetekben: az ellentételezés összege egyenlő a költségnek azzal a részével, amelyet az a vasúti vállalkozás visel, amely nem kérte a kérdéses új utat, minden olyan többletköltséggel csökkentve, amely a vasúti vállalkozás kérésére végrehajtott módosítások miatt merült fel;

A b) alá tartozó esetekben: az ellentételezés összege egyenlő a költségnek azzal a részével, amelyet az a vasúti vállalkozás visel, amely nem kérte a kérdéses létesítmény modernizálását, a vasúti vállalkozás kérésére végrehajtott módosítások minden többletköltségével és minden olyan kedvezmény értékével csökkentve, amely a végrehajtott munkák eredményeként a vasúti vállalkozás számára jelentkezik; ahol valamely szintbeli vasúti átjárót felüljáró vagy aluljáró vált fel, az ilyen kedvezményt minden olyan ellentételezés figyelembevételével becsülik fel, melyet a vasúti vállalkozás már kap a szintbeli vasúti átjáró tekintetében;

A c) alá tartozó esetekben: az ellentételezés összege egyenlő a vasúti vállalkozás által viselt költségnek azzal a részével, amely meghaladja a költségnek azt a felét, amelyet ennek a vállalkozásnak kell viselnie;

A d) alá tartozó esetekben: felüljárók vagy aluljárók esetében az ellentételezés összege egyenlő a vasúti vállalkozás által viselt költségnek azzal a részével, amely meghaladja a vasúti átjáró berendezései építése vagy modernizálása költségének azt a részét, amelyet ennek a vállalkozásnak kellene viselnie az (a) és (b) alá tartozó esetekhez megállapított számítás elveinek megfelelően;

- szintbeli vasúti átjárók esetében az ellentételezés összege egyenlő a vasúti vállalkozás által viselt költségnek azzal a részével, amely meghaladja a költségnek azt a felét, amelyet ennek a vállalkozásnak kell viselnie.

▼B

V. MELLÉKLET

V. kategória: **A vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet munkába állításának kötelezettsége**

Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak több alkalmazottat kell felvennie, mint amennyire ténylegesen szüksége van.

▼B

VI. MELLÉKLET

VI. kategória: **Valamely tagállam kormányzata által előírt visszamenőleges hatályú munkabér- és fizetésemelések, kivéve, ahol az ilyen emeléseket kizárólag azzal a céllal hajtják végre, hogy a vasúti vállalkozások által fizetett munkabéreket és fizetéseket hozzáigazítsák a közlekedési ágazatban máshol fizetett munkabérekhez és fizetésekhez**

Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol valamilyen kormányzati intézkedés alapján valamely vasúti vállalkozásnak visszamenőleges hatállyal emelnie kell alkalmazottai munkabérét és fizetését anélkül, hogy ezeket a visszamenőleges hatályú emeléseket a díjtételeknél figyelembe lehetne venni, miközben más közlekedési módok vállalkozásaira nem rónak ki hasonló terheket.

▼B

VII. MELLÉKLET

VII. kategória: **A felújításokkal és karbantartásokkal kapcsolatban az illetékes hatóságok által előírt késleltetés**

Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok határozata alapján valamely vasúti vállalkozásnak a felújításokra és karbantartásra fordított kiadásait a vállalkozás tevékenységei folyamatosságának biztosításához szükséges szint alá kell csökkentenie.

Az ilyen beavatkozásnak az a hatása, hogy rendkívül magas szintre emelkednek a kiadások azokban a pénzügyi években, amelyekben az elhalasztott munkát be kell pótolni. Az ilyen helyzet eredményeként teher hárul a vasúti vállalkozásra olyan esetekben, amikor képtelen arra, hogy növelje az ezekben az években karbantartásra és felújításokra felhasználható összegeket.

▼B

VIII. MELLÉKLET

VIII. kategória: **Háborús károkból származó, újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatos olyan terhek, amelyeket a vasúti vállalkozások viselnek, de amelyeket az államnak kellett volna magára vállalnia**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak a háborús károkból származó újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatos terheket más feltételekkel kell viselnie, mint a többi közlekedési mód vállalkozásainak.

B. **Számítási elvek**

Az összeget úgy kell meghatározni, hogy össze kell hasonlítani a vasúti és más közlekedési módok vállalkozásai között a terhek viselésének feltételeit, figyelembe véve minden olyan közvetett költséget, amely a vasúti tevékenységek különleges természete miatt merült fel.

A figyelembe veendő terhek a következők:

a) újjáépítéshez vagy pótláshoz közvetlenül kapcsolódó ráfordítás;

b) az újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatban felvett kölcsönök tőke- és kamatterhe.

Az ellentételezés összegét közvetlenül a vasúti vállalkozás elszámolásaiból kell megállapítani.

Ahol valamely kölcsön felvétele más kiadás fedezésére is szolgál, az ezzel járó terhet a kölcsönnek az újjáépítéshez vagy pótláshoz szánt része alapján határozzák meg.

▼B

IX. MELLÉKLET

IX. kategória: **A vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet foglalkoztatásának kötelezettsége**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok által megállapított valamilyen rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak:

a) olyan felesleges számú személyzetet kell alkalmazásban tartani, akiket a személyzetre vonatkozó rendelkezések értelmében jogosult lenne elbocsátani;

b) az alkalmazottaira vonatkozó szabályozások bizonyos olyan rendelkezései értelmében, amelyekkel nem értett egyet a vasúti vállalkozás, meg kell tartania a racionalizálási intézkedések miatt szabaddá vált olyan alkalmazottakat, akiknek ésszerűen nem adható más munka a vállalkozásnál.

B. **Számítási elvek**

A felesleges alkalmazottak megtartásából származó teher az itt tárgyalt intézkedésekben említett személyek számának függvénye.

Az a) alá tartozó esetekben: a vállalkozás javaslatot tesz az elbocsátandó személyek számára. A továbbfoglalkoztatandó személyek számát az illetékes hatóságok határozattal állapítják meg. Ellentételezésre kerül sor az ilyen felesleges személyzettel kapcsolatos kiadások tekintetében arra az időszakra, ameddig az ilyen személyzet a szükségletekhez képest feleslegesnek minősül;

A b) alá tartozó esetekben: a számításban figyelembe veendő felesleges alkalmazottak számát a vasúti vállalkozás adja meg. Ez a szám egyenlő a racionalizálási intézkedések következtében felszabaduló személyek számával, figyelembe véve az ilyen alkalmazottak továbbfoglalkoztatásának lehetőségét a nyugdíjazás miatt üressé vált állásokban vagy az újonnan létrehozott állásokban abban az évben, amelyben a racionalizálási intézkedések érvénybe lépnek.

Az ebből származó teher összege egyenlő lesz az alkalmazásban megtartott minden egyes személy és az ilyen személyek minden egyes homogén csoportja tekintetében a munkabérek vagy kereset, a juttatások és a társadalombiztosítási kifizetések összegével. Homogén csoportok esetében az összeg az egyes ilyen csoportokhoz megállapított átlagok alapján számítható ki.

▼B

X. MELLÉKLET

X. kategória: **Személyzet számára előnyös intézkedések, a személyzet tagjai részéről az országuk számára nyújtott bizonyos szolgáltatások elismeréseként, amelyet az állam ír elő a vasúti vállalkozások számára a más közlekedési módok vállalkozásaira alkalmazandó feltételektől eltérő feltételek mellett**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak különleges intézkedéseket kell hoznia, mint például pótlékok adása, szolgálati időbe beszámítás, pótelőléptetések vagy különszabadság a fegyveres erőknél szolgálatot teljesítő vagy az országuk számára különleges szolgáltatásokat nyújtó alkalmazottak javára.

B. **Számítási elvek**

Az ellentételezés egyenlő azoknak a különleges kedvezményeknek az összegével, amelyet a vállalkozásnak kell adnia a kérdéses alkalmazottainak.

A pótelőléptetések tekintetében csak azok az előléptetések veendők figyelembe, amelyek a szervezeti felépítésben rögzített számot meghaladják.

Az ellentételezés kétféleképpen számítható ki, az érintett személyek számától függően:

a) a számítás külön-külön végezendő el minden egyes esetben; vagy

b) személyek homogén csoportja szerint, melynél minden egyes csoportban meghatározásra kerül a személyenkénti átlagos költségnövekedés és az egyes években kedvezményhez jutó személyek száma.

▼B

XI. MELLÉKLET

XI. kategória: **A személyzet számára fizetendő olyan pótlékok, amelyeket a vasúti vállalkozások számára előírtak, de más közlekedési módok vállalkozásai számára nem írtak elő**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak olyan pótlékokat kell adnia aktív vagy rendelkezési állományban lévő alkalmazottainak vagy azok egy részének, amelyek kifizetését nem írják elő más közlekedési módok vállalkozásainak. Az ilyen pótlékok különösen a kiegészítő családi támogatásokat és kiegészítő üdülési pótlékokat foglalják magukban.

B. **Számítási elv**

Az ellentételezés egyenlő annak a tehernek az összegével, amelyet a vállalkozásnak viselnie kell.

▼B

XII. MELLÉKLET

XII. kategória: **Vasúti vállalkozásoknál felmerült szociális jellegű kiadás, különösen orvosi kezeléssel kapcsolatban, amely eltér attól, mint amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésüknek ugyanolyan alapon kellene történnie, mint más közlekedési módok vállalkozásainál**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok által megállapított valamilyen előírás alapján valamely vasúti vállalkozásnak - vagy közvetlenül, vagy valamilyen külön szerv útján - fedeznie kell bizonyos költségeket, ilyenek például az orvosi kezeléssel kapcsolatos költségek.

B. **Számítási elvek**

Az ellentételezés egyenlő a vállalkozás által ténylegesen viselt teher és a között a teher közötti különbséggel, amelyet akkor kellene viselnie, ha csatlakozna az összehasonlítás alapjául vett szervhez, figyelembe véve a vállalkozás által önkéntesen nyújtott kedvezményeket.

Orvosi kezelés tekintetében az összehasonlítás a következőképpen számítandó: a vasúti vállalkozás által viselt terhet közvetlenül az elszámolásokból állapítják meg. Azt a terhet, amelyet akkor kellene viselnie, ha - azonos számú aktívan foglalkoztatott és ugyanolyan javadalmazásban részesülő személy figyelembevételével - ugyanolyan rendszer vonatkozna rá, mint az összehasonlítás alapjául vett rendszer, az ilyen rendszert szabályozó törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseknek megfelelően határozzák meg. A vasúti vállalkozás által az alkalmazottainak önkéntesen adott olyan kedvezményekkel kapcsolatos kiadások, melyek az összehasonlítás alapjául vett rendszer értelmében rendelkezésre álló kedvezményeken kívüliek, levonásra kerülnek az így kapott két összeg közötti különbségből.

▼B

XIII. MELLÉKLET

XIII. kategória: **Olyan terhek, amelyek a vasúti vállalkozásokra hárulnak annak következtében, hogy azoktól megköveteli az állam, hogy olyan feltételek mellett tartsanak üzemben telepeket, üzemeket vagy egyéb létesítményeket, amelyek nem egyeztethetők össze az üzleti alapon történő működtetéssel**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok határozata alapján valamely vasúti vállalkozásnak szociálpolitikai vagy regionálpolitikai okok miatt kell üzemben tartani olyan üzemeket vagy más létesítményeket, amelyek létezését a továbbiakban már nem indokolják a vállalkozás feltételei.

B. **Számítási elv**

Az ellentételezés egyenlő a kérdéses kötelező üzemben tartás költségével. Ezt a terhet a vasúti vállalkozás elszámolásainak adataiból lehet kiszámítani.

▼B

XIV. MELLÉKLET

XIV. kategória: **Az építési beruházásokra és áruk beszerzésére irányuló közbeszerzési szerződések tekintetében előírt feltételek**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok által kiadott rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak az építési beruházásokra és áruk beszerzésére irányuló közbeszerzési szerződései egy részét vagy olyan belföldi vállalkozásokkal köteles ellátni, amelyek székhelye a tagállam bizonyos régióiban van, vagy meghatározott kategóriába tartozó belföldi vállalkozókkal.

B. **Számítási elvek**

Összehasonlításra kerül az az ár, amelyet az a fél számít fel, akinek kedvezményesen ítélték oda a szerződést és az ehhez a szerződéshez a gazdaságilag legkedvezőbb ajánlatban - vagy ilyen ajánlat hiányában egy hasonló szerződéshez a legkedvezőbb ajánlatban - megadott ár.

Az ellentételezés mértéke a két ár közötti különbség.

▼B

XV. MELLÉKLET

XV. kategória: **A normalizálás múltbeli elmaradásának eredményeként viselt tőke- és kamatterhek**

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok beavatkozásának eredményeként valamely vasúti vállalkozás költségvetése tartalmazza az illetékes hatóságokkal kötött szerződés értelmében felvett kölcsönök vagy az ilyen hatóságoktól kapott előlegek tőke- és kamatterhét, amely kölcsönökről vagy előlegekről az ilyen hatóságok a múltban határoztak az e rendeletben megállapított normalizálás elveivel össze nem egyeztethető megfontolásokból.

B. **Számítási elvek**

A fent említett tőke- és kamatterhet az illetékes hatóságok beépíthetik a saját költségvetésükbe, vagy beszámíthatják az e rendelet szerinti normalizálásba. Az utóbbi esetben a normalizálás arra a teljes meglévő tőke- és kamatteherre érvényes, amely az illetékes hatóságoktól felvett kölcsönökre vagy az ilyen hatóságoktól kapott, visszafizetendő előlegekre vonatkozóan a vasúti vállalkozás költségvetésében szerepel.

A teher összege a vasúti vállalkozás elszámolásaiból kerül megállapításra.