Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilitá delle istituzioni

►**B**

REGOLAMENTO (CEE) N. 1192/69 DEL CONSIGLIO

del 26 giugno 1969

relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

(GU L 156 del 28.6.1969, pag. 8)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento (CEE) n. 3572/90 del Consiglio del 4 dicembre 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Regolamento (CE) n. 1791/2006 del Consiglio del 20 novembre 2006	L 363	1	20.12.2006

Modificato da:

►**A1**	Atto di adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord	L 73	14	27.3.1972
	(adattato dalla decisione del Consiglio del 1º gennaio 1973)	L 2	1	1.1.1973
►**A2**	Atto di adesione della Grecia	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Atto di adesione della Spagna e del Portogallo	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia	C 241	21	29.8.1994
	(adattado dalla decisione 95/1/CE, Euratom, CECA del Consiglio)	L 1	1	1.1.1995
►**A5**	Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea	L 236	33	23.9.2003

▼B

REGOLAMENTO (CEE) N. 1192/69 DEL CONSIGLIO

del 26 giugno 1969

relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 75 e 94,

vista la decisione del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili ([1]),

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ([2]),

visto il parere del Comitato economico e sociale ([3]),

considerando che uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità create dall'imposizione di oneri o dalla concessione di vantaggi alle aziende ferroviarie da parte dei pubblici poteri che possono quindi falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza;

considerando che è quindi necessario avviare un'azione che permetta di eliminare gli effetti provocati da detti oneri o vantaggi al fine di realizzare la parità di trattamento fra i vari modi di trasporto; che tale azione può consistere per talune categorie di oneri o vantaggi nella loro soppressione a breve scadenza; che per altre categorie l'azione medesima dev'essere perseguita nel quadro di una normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie, caratterizzata dalla compensazione finanziaria degli effetti provocati da detti oneri o vantaggi;

considerando che per alcune delle categorie di oneri o vantaggi prese in considerazione per l'azione di normalizzazione, una soluzione definitiva dovrà essere adottata in collegamento con l'armonizzazione progressiva delle norme che disciplinano le relazioni finanziarie tra le aziende ferroviarie e gli Stati, prevista all'articolo 8 della decisione del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili; che, per tali categorie di oneri o vantaggi, conviene pertanto, nell'attesa della soluzione definitiva, lasciare a ciascuno Stato la facoltà di decidere di volta in volta se procedere o no alla normalizzazione, la quale, in caso di decisione positiva, deve però essere effettuata conformemente alle norme comuni previste dal presente regolamento, segnatamente per quanto riguarda i principi di calcolo per la determinazione della compensazione finanziaria;

considerando che per procedere, nel quadro della normalizzazione dei conti, alle compensazioni finanziarie che essa può comportare, è necessario anzitutto determinare, in relazione alla situazione in cui si troverebbero le aziende ferroviarie se fossero nelle stesse condizioni delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto, sia gli oneri che gravano su di esse che i vantaggi di cui esse beneficiano;

considerando che ai fini di tale determinazione è opportuno definire le situazioni sulle quali deve vertere l'operazione di normalizzazione; che è

([1]) GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1500/65.
([2]) GU n. C 135 del 14. 12. 1968, pag. 34.
([3]) GU n. 118 dell'11. 11. 1968, pag. 7.

▼B

opportuno prendere in considerazione tutte le situazioni di fatto esistenti negli Stati membri, eccettuati gli obblighi di servizio pubblico cui si applica il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile ([1]), e le disparità che si manifestano nel settore degli oneri d'infrastruttura e degli oneri fiscali nel regime dei tre modi di trasporto, disparità che saranno eliminate nel quadro delle soluzioni previste in materia di tariffazione dell'infrastruttura e in occasione del riordinamento delle norme fiscali generali e specifiche dei trasporti;

considerando che è opportuno fissare, per ciascuno dei casi citati, il campo d'applicazione nonché i principi di calcolo da applicare per la determinazione degli oneri imposti o dei vantaggi accordati alle aziende ferroviarie, poiché ogni situazione di normalizzazione costituisce un caso particolare;

considerando che, ai fini della determinazione dell'importo di detti oneri o vantaggi è necessario, in linea di principio, un raffronto tra il regime applicato alle aziende ferroviarie e quello applicato alle imprese private appartenenti agli altri modi di trasporto;

considerando che le aziende ferroviarie sopportano in generale oneri in misura superiore ai vantaggi di cui beneficiano; che esse possono inoltre facilmente fornire gli elementi contabili necessari per la determinazione di tali oneri o vantaggi; che è pertanto opportuno accordare loro un diritto d'iniziativa in materia, pur lasciando alle autorità competenti degli Stati membri il compito di esaminare, alle condizioni previste nel presente regolamento, gli elementi che sono stati utilizzati quale base per la compilazione della domanda delle aziende prima di fissare l'importo della compensazione; che è opportuno fissare a dette autorità un termine entro il quale prendere la decisione;

considerando che, essendo il pagamento delle compensazioni connesso con la preparazione del bilancio dello Stato o delle autorità competenti, nonché con quello delle aziende ferroviarie, è utile stabilire disposizioni particolari per il pagamento degli importi a titolo di previsione e la liquidazione del saldo;

considerando che, ai fini della chiarezza dei conti e allo scopo di dare adeguata pubblicità alla normalizzazione degli stessi, è opportuno prevedere che gli importi delle compensazioni accordate a titolo di normalizzazione dei conti figurino in una tabella allegata al bilancio annuale delle aziende ferroviarie; considerando che è opportuno garantire che gli Stati membri pongano a disposizione delle aziende ferroviarie gli strumenti idonei a permettere loro di far valere i propri interessi nei confronti delle decisioni particolari prese dagli Stati membri in esecuzione del presente regolamento;

considerando che la Commissione deve poter ottenere dagli Stati membri ogni informazione utile in merito all'applicazione del presente regolamento;

considerando che, poiché le compensazioni risultanti dall'applicazione del presente regolamento sono concesse dagli Stati membri secondo metodi comuni fissati dal presente regolamento, è opportuno dispensare tali compensazioni dalla procedura d'informazione preventiva prevista all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea;

considerando che l'attuazione della politica comune dei trasporti richiede l'applicazione immediata delle disposizioni del presente regolamento alle sei aziende ferroviarie nazionali; che l'esame delle condizioni alle quali potrà essere attuata l'estensione dell'applicazione del presente regolamento alle altre aziende ferroviarie può essere rinviata di qualche anno, dato il carattere di queste ultime rispetto alle condizioni di con-

([1]) GU n. L 156 del 28. 6. 1969, pag. 1.

▼B

correnza nei trasporti e data la necessità di procedere gradualmente all'attuazione di tale politica comune;

considerando che l'operazione di normalizzazione non dispensa gli Stati membri dall'eliminare di propria iniziativa, nella misura del possibile, le cause di distorsione esistenti; che essi, tramite questa azione, non devono rendere meno favorevole, in via di diritto o di fatto, la situazione del personale delle aziende ferroviarie né costituire ostacolo o freno al miglioramento delle sue condizioni di vita e di lavoro,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE I

Definizione e campo d'applicazione

Articolo 1

1. I conti delle aziende ferroviarie sono normalizzati secondo le norme comuni enunciate nel presente regolamento.

2. A decorrere dal 1º gennaio 1971, le compensazioni finanziarie cui può dar luogo la normalizzazione dei conti prevista al paragrafo 1, sono effettuate secondo i metodi comuni enunciati nel presente regolamento.

Articolo 2

1. Ai sensi del presente regolamento, la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie consiste:

a) nel determinare, rispetto alla situazione in cui esse si troverebbero se fossero nelle stesse condizioni delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto, sia gli oneri che gravano su dette aziende, sia i vantaggi di cui esse beneficiano e che derivano dalle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative, e

b) nel compensare finanziariamente gli oneri e i vantaggi risultanti dalla determinazione di cui alla lettera a).

2. Non sono considerati oneri, ai sensi del presente regolamento, quelli risultanti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che costituiscono il risultato di negoziati tra le parti sociali.

3. La normalizzazione dei conti ai sensi del presente regolamento non si applica agli obblighi di servizio pubblico imposti dagli Stati membri, contemplati dal regolamento (CEE) n. 1191/69.

Articolo 3

▼A1

1. Il presente regolamento si applica alle seguenti aziende ferroviarie:

▼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),

▼M1

— 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. Entro e non oltre il 1º gennaio 1973, la Commissione presenterà al Consiglio le disposizioni che essa riterrà necessarie per estendere l'applicazione del presente regolamento ad altre aziende che effettuano trasporti ferroviari.

Articolo 4

1. La normalizzazione dei conti di cui al presente regolamento si applica alle seguenti categorie di oneri o vantaggi:

▼B

a) indennità imposte alle aziende ferroviarie ed assunte a proprio carico dallo Stato, per gli altri settori economici, ivi compresi gli altri modi di trasporto (categoria I);

b) spese di carattere sociale, sostenute per gli assegni familiari dalle aziende ferroviarie, diverse da quelle che esse sosterrebbero se dovessero versare contributi alle stesse condizioni delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto (categoria II);

c) oneri di pensione sostenuti dalle aziende ferroviarie a condizioni diverse da quelle in vigore per le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto (categoria III);

d) spese relative agli impianti di incrocio sostenute dalle aziende ferroviarie (categoria IV).

2. Le seguenti categorie di oneri o vantaggi esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento devono essere soppresse entro e non oltre il 1º gennaio 1971:

a) obbligo di assumere personale in soprannumero rispetto alle necessità dell'impresa (categoria V);

b) aumento delle retribuzioni imposto dal governo di uno Stato membro con effetto retroattivo, salvo nel caso in cui l'aumento delle retribuzioni costituisca soltanto un adeguamento delle retribuzioni corrisposte dalle aziende ferroviarie alle retribuzioni corrisposte dagli altri modi di trasporto (categoria VI);

c) ritardo imposto dalle autorità competenti nella manutenzione e nel rinnovo (categoria VII).

3. La seguente categoria di oneri o vantaggi esistente al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento deve essere soppressa entro e non oltre il 1º gennaio 1973:

oneri per ricostruzione o sostituzione a seguito di danni provocati da eventi bellici, sostenuti dall'azienda ferroviaria e che avrebbero dovuto essere assunti a proprio carico dallo Stato (categoria VIII).

Gli oneri finanziari risultanti dai prestiti concessi per questa categoria formano oggetto della normalizzazione dei conti di cui al presente regolamento, fino al loro esaurimento.

4. Le seguenti categorie di oneri o vantaggi esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento potranno formare oggetto della normalizzazione dei conti di cui al presente regolamento:

a) obbligo di mantenere personale in soprannumero rispetto alle necessità dell'azienda (categoria IX);

b) provvedimenti a favore del personale, imposti dallo Stato, a titolo di benemerenza nazionale a condizioni diverse da quelle in vigore per le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto (categoria X);

c) indennità a favore del personale, imposte alle aziende ferroviarie e non alle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto (categoria XI);

d) spese di carattere sociale, sostenute in particolare per cure mediche dalle aziende ferroviarie, diverse da quelle che esse sosterrebbero se dovessero versare contributi alle stesse condizioni delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto (categoria XII);

e) oneri derivanti dal mantenimento, imposto dallo Stato, di officine o altri impianti in condizioni non conformi ad una gestione commerciale dell'azienda ferroviaria (categoria XIII);

f) condizioni imposte per i contratti pubblici d'appalto di opere e forniture (categoria XIV).

Anche la seguente categoria di oneri o vantaggi potrà formare oggetto della normalizzazione dei conti di cui al presente regolamento:

▼B

oneri finanziari che risultano da una mancata normalizzazione in passato (categoria XV).

Una soluzione definitiva per le categorie da IX a XV sarà decisa dal Consiglio, al più tardi al momento dell'adozione delle misure di attuazione dell'articolo 8 della decisione del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada o per vie navigabili. Nel frattempo, gli Stati membri cercheranno di eliminare le cause di questi oneri o vantaggi.

SEZIONE II

Norme comuni di normalizzazione e di compensazione

Articolo 5

1. Gli oneri o i vantaggi delle aziende ferroviarie che debbono o possono formare oggetto di normalizzazione dei conti sono determinati sulla base delle disposizioni degli allegati, che costituiscono parte integrante del presente regolamento.

2. Quando, per una categoria da normalizzare, il regime applicato alle aziende ferroviarie è raffrontato con quello degli altri modi di trasporto, il raffronto è fatto soltanto con le imprese private degli altri modi di trasporto.

Articolo 6

1. Per ciascuna categoria di normalizzazione, l'ammontare lordo delle compensazioni è determinato applicando i principi di calcolo indicati nell'allegato corrispondente alla categoria di cui trattasi.

L'ammontare netto è ottenuto eliminando le somme che costituiscono duplicazioni negli elementi del calcolo degli importi lordi per le varie categorie.

2. Se dal calcolo effettuato in conformità delle disposizioni che figurano in allegato per ciascuna categoria di normalizzazione risulta un onere per l'azienda ferroviaria, quest'ultima ha diritto alla corrispondente compensazione finanziaria da parte dei pubblici poteri.

Se dal calcolo suddetto risulta un vantaggio per l'azienda ferroviaria, quest'ultima è tenuta a versare la corrispondente compensazione finanziaria ai pubblici poteri.

Articolo 7

1. Le aziende ferroviarie presentano ogni anno alle autorità competenti una domanda di normalizzazione in applicazione delle disposizioni del presente regolamento.

2. Tale domanda comprende:

a) da un lato, gli elementi per l'esercizio finanziario successivo, calcolati in funzione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore al momento della presentazione della domanda;

b) dall'altro, gli elementi necessari alla rettifica degli importi anticipati a titolo di previsione per l'esercizio finanziario di cui si conoscono i risultati definitivi.

3. Tale domanda, che dev'essere presentata in tempo utile onde consentire l'iscrizione degli stanziamenti necessari nel bilancio di previsione della pubblica amministrazione, contiene tutte le giustificazioni utili, riguardanti in particolare:

▼B

a) gli oneri o vantaggi per ciascuna categoria di normalizzazione;

b) il metodo di calcolo applicato per ciascuna categoria considerata;

c) gli importi lordi e netti di cui all'articolo 6, paragrafo 1, per ciascuna categoria considerata. Per quanto riguarda la determinazione delle previsioni di cui al paragrafo 2, lettera a), tali importi sono calcolati sulla base dei dati contabili dell'ultimo esercizio di cui i risultati sono definitivi, tenendo conto delle modifiche verificatesi in ciascuna categoria di normalizzazione fino alla data di presentazione della domanda.

Articolo 8

1. Le autorità competenti degli Stati membri esaminano gli elementi utilizzati per la compilazione della domanda dell'azienda ferroviaria.

2. Dopo aver consentito all'azienda interessata di presentare le sue osservazioni in merito, le autorità competenti degli Stati membri possono:

— rettificare gli importi delle compensazioni e modificare altri elementi della domanda qualora non siano state osservate le disposizioni del presente regolamento;

— includere nella domanda altri oneri o vantaggi, risultanti da una delle categorie previste all'articolo 4.

3. Le autorità competenti fissano, conformemente alle disposizioni del presente regolamento, l'importo della compensazione per l'esercizio successivo, valevole a titolo di previsione, come pure l'importo definitivo della compensazione per l'esercizio trascorso di cui si conosce il risultato definitivo. In tale decisione figurano anche gli elementi di calcolo utilizzati per la determinazione di detti importi.

4. Le autorità competenti notificano la loro decisione all'azienda ferroviaria al massimo sei mesi dopo la data di ricevimento della domanda.

Se entro tale termine le autorità competenti non prendono alcuna decisione, la domanda dell'azienda è da ritenersi accettata a titolo di previsione.

Articolo 9

Gli Stati membri versano l'importo delle compensazioni fissato, a titolo di previsione, a norma dell'articolo 8, nel corso dell'esercizio finanziario cui si riferisce la previsione.

Nel corso dello stesso esercizio finanziario, gli Stati membri versano o riscuotono il saldo della compensazione risultante dalla differenza tra l'importo definitivo della compensazione e gli importi già versati a titolo di previsione nel corso dell'esercizio finanziario trascorso, definitivamente chiuso.

Articolo 10

1. Gli importi delle compensazioni finanziarie per ciascuna categoria di normalizzazione sono indicati in una tabella allegata al bilancio annuo dell'azienda ferroviaria. Tale tabella contiene gli importi delle compensazioni finanziarie, rispettivamente riscossi a titolo di previsione e riscossi o versati a titolo di liquidazione del saldo secondo le disposizioni di cui all'articolo 9.

Tale tabella contiene inoltre, per ciascun obbligo di servizio pubblico, gli importi delle compensazioni accordati in applicazione delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69.

▼B

2. L'importo totale delle compensazioni riscosse in virtù della normalizzazione dei conti e delle compensazioni riscosse a titolo di obblighi di servizio pubblico è iscritto nel conto esercizio o nel conto profitti e perdite dell'azienda ferroviaria, in conformità delle disposizioni nazionali in vigore.

Articolo 11

Le decisioni delle autorità competenti degli Stati membri prese in applicazione delle disposizioni del presente regolamento devono essere motivate e formare oggetto di pubblicazione ufficiale.

Articolo 12

Gli Stati membri garantiscono alle aziende ferroviarie in quanto tali la possibilità di far valere, con mezzi idonei, i loro interessi nei confronti delle decisioni prese in applicazione delle disposizioni del presente regolamento.

SEZIONE III

Disposizioni finali

Articolo 13

1. La Commissione può chiedere agli Stati membri qualsiasi informazione utile sull'applicazione del presente regolamento. Qualora lo ritenga necessario, essa procede ad una consultazione con gli Stati membri interessati.

2. Le compensazioni risultanti dall'applicazione del presente regolamento sono esentate dalla procedura di informazione preliminare di cui all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea.

Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione, per ogni categoria di oneri o vantaggi di cui al presente regolamento, gli importi effettivamente versati a titolo di compensazione.

Articolo 14

1. Gli Stati membri adottano in tempo utile, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie all'attuazione del presente regolamento.

2. Se uno Stato membro lo richiede, o se la Commissione lo ritiene opportuno, quest'ultima procede ad una consultazione con gli Stati membri interessati in merito ai progetti relativi alle disposizioni di cui al paragrafo 1.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO I

Categoria I — **Indennità imposte alle aziende ferroviarie ed assunte a proprio carico dallo Stato per gli altri settori economici, ivi compresi gli altri modi di trasporto**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa corrisponde alcune indennità che sono assunte interamente o parzialmente a proprio carico dallo Stato per gli altri settori economici, ivi compresi gli altri modi di trasporto. Tali indennità consistono, in particolare, in assegni a titolo di risarcimento dei danni derivanti da infortuni sul lavoro o in assegni speciali per i figli dei lavoratori.

B. **Principio di calcolo**

L'indennità di compensazione corrisponde all'importo che lo Stato avrebbe assunto a proprio carico se si fosse trattato di un'impresa di altri settori economici, ivi compresi gli altri modi di trasporto.

▼B

ALLEGATO II

Categoria II — **Spese di carattere sociale, sostenute per gli assegni familiari dalle aziende ferroviarie, diverse da quelle che esse sosterrebbero se dovessero versare contributi alle stesse condizioni delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione legislativa regolamentare o amministrativa, è obbligata a corrispondere direttamente, o tramite un organismo specializzato, le prestazioni per assegni familiari.

B. **Principio di calcolo**

L'onere da normalizzare è pari alla differenza tra:

a) l'importo degli assegni familiari risultanti da disposizioni di carattere generale, versati dall'impresa ferroviaria, e

b) questo stesso importo corretto, tenendo conto:

— del rapporto tra il numero dei capifamiglia e il personale in servizio, sia nell'azienda ferroviaria che nell'insieme delle imprese che versano contributi all'organismo di riferimento;

— del rapporto tra la media delle persone a carico del capofamiglia, sia nell'azienda ferroviaria che nell'insieme delle imprese che versano contributi all'organismo di riferimento.

▼B

ALLEGATO III

Categoria III — **Oneri di pensioni sostenuti dalle aziende ferroviarie a condizioni diverse da quelle in vigore per le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di disposizioni legislative, regolamentari o amministrative, è tenuta ad assicurare gli oneri di pensioni del suo personale e degli aventi diritto a condizioni diverse da quelle delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto.

Le condizioni differenti che comportano oneri differenti provengono:

1. dal fatto che le ferrovie debbono pagare direttamente ed interamente la pensioni esistenti, mentre le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto versano un contributo ad un organismo in funzione del numero e del livello delle retribuzioni del personale in attività, o

2. dal fatto che il personale delle ferrovie beneficia dell'applicazione di talune disposizioni particolari alle quali gli altri modi di trasporto non sono sottoposti e che comportano oneri supplementari o vantaggi per le ferrovie.

B. **Principi di calcolo**

1. Per quanto riguarda gli oneri di cui alla lettera A, paragrafo 1, l'indennità di compensazione è pari alla differenza tra l'onere sopportato dall'azienda e quello che essa sopporterebbe se fosse soggetta, con lo stesso personale in servizio e con le stesse retribuzioni, al regime risultante da disposizioni di carattere generale (regime generale di sicurezza sociale e regimi complementari obbligatori), oppure al regime degli altri modi di trasporto. Qualora tali regimi non offrano una base di raffronto, si prende per base il regime delle pensioni di una impresa rappresentativa nel settore dei trasporti.

   L'onere sopportato dall'azienda ferroviaria è desunto direttamente dalla contabilità.

   L'onere che essa sopporterebbe se fosse soggetta con lo stesso personale in servizio e con le stesse retribuzioni, al regime di riferimento, è determinato applicando le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che disciplinano tale regime.

2. Per quanto riguarda gli oneri di cui alla lettera A, punto 2, l'indennità di compensazione è pari

   a) o alla differenza fra

      — l'onere sostenuto dall'impresa che risulta direttamente dalla contabilità di quest'ultima e

      — i vantaggi diretti o indiretti rispetto agli altri modi di trasporto, risultanti, per l'impresa, dall'applicazione delle disposizioni particolari indicate alla lettera A, paragrafo 2;

   b) o alla differenza fra

      — gli oneri che l'impresa sostiene o sosterrebbe per coprire la totalità degli oneri del regime delle pensioni al quale essa è soggetta e

      — gli oneri che deriverebbero dall'applicazione del regime di riferimento.

3. Se una regolamentazione interna diversa, avente lo stesso scopo, conduce a risultati identici a quelli che derivano dall'applicazione dei paragrafi 1 e 2, è consentito calcolare l'indennità di compensazione in base a tale regolamentazione.

4. Gli Stati membri comunicheranno alla Commissione entro il 31 dicembre 1970 il calcolo preventivo delle compensazioni che intendono versare, in applicazione di tali principi, alle rispettive aziende ferroviarie.

   La Commissione presenterà una relazione in proposito entro il 31 dicembre 1971. In base a tale relazione e al più tardi all'atto dell'adozione delle misure di attuazione dell'articolo 8 della decisione del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che inci-

▼B

dono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili, il Consiglio decide le azioni da svolgere in materia.

▼B

ALLEGATO IV

Categoria IV — **Spese relative agli impianti di incrocio sostenute dalle aziende ferroviarie**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa, sostiene una parte anormalmente elevata degli oneri di costruzione e d'esercizio di impianti comuni alle ferrovie e ad altri modi di trasporto.

Si ha parte anormalmente elevata:

a) *nel caso di costruzione di una nuova via,*

quando l'azienda ferroviaria sostiene gli oneri di un impianto di incrocio per una nuova via di circolazione da essa non richiesta;

b) *nel caso di ammodernamento di un soprappassaggio o di un sottopassaggio, e di sostituzione di un passaggio a livello con un soprappassaggio o un sottopassaggio,*

quando l'azienda ferroviaria sostiene gli oneri di un ammodernamento che essa non ha richiesto, previa deduzione del costo supplementare relativo alle modifiche che essa ha fatto eseguire per suo conto e dei vantaggi risultanti dall'ammodernamento;

c) *nel caso di ammodernamento di un passaggio a livello,*

quando l'azienda ferroviaria sostiene più della metà degli oneri;

d) *nel caso di rinnovo, manutenzione e funzionamento,*

— di soprappassaggi o sottopassaggi,

quando l'azienda ferroviaria sostiene gli oneri in misura più elevata di quella corrispondente alla sua partecipazione agli oneri di costruzione o di ammodernamento degli impianti di incrocio secondo i principi di cui alle lettere a) e b),

— di passaggi a livello,

quando l'azienda ferroviaria sostiene più della metà degli oneri.

B. **Principi di calcolo**

L'importo della compensazione è determinato nel modo seguente:

per il caso a): l'importo della compensazione corrisponde alla parte a carico dell'azienda ferroviaria, che non ha richiesto la nuova via, previa deduzione del costo supplementare che potrebbe risultare da eventuali varianti richieste dall'azienda stessa;

per il caso b): l'importo della compensazione corrisponde alla parte a carico dell'azienda ferroviaria, che non ha richiesto l'ammodernamento dell'opera in questione, previa deduzione del costo supplementare relativo alle modifiche chieste dall'azienda ferroviaria e degli eventuali vantaggi risultanti da detti lavori; tali vantaggi si valutano tenendo conto, nel caso della sostituzione di un passaggio a livello con un soprappassaggio o un sottopassaggio, delle compensazioni che l'azienda ferroviaria già riceve per il passaggio a livello;

per il caso c): l'importo della compensazione corrisponde alla parte supplementare a carico dell'azienda ferroviaria rispetto alla metà degli oneri che essa deve sostenere;

per il caso d):
— nel caso dei soprappassaggi o dei sottopassaggi, l'importo della compensazione corrisponde alla parte supplementare a carico dell'azienda ferroviaria rispetto alla partecipazione della stessa agli oneri di costruzione o di ammodernamento degli impianti di incrocio conformemente ai principi di calcolo di cui ai casi a) e b);
— nel caso dei passaggi a livello, l'importo della compensazione corrisponde alla parte supplementare a carico dell'azienda ferroviaria rispetto alla metà degli oneri che essa deve sostenere.

▼B

ALLEGATO V

Categoria V — **Obbligo di assumere personale in soprannumero rispetto alle necessità dell'impresa**

Campo di applicazione

In questa categoria rientra il caso in cui, in virtù di una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa, un'azienda ferroviaria è obbligata ad assumere personale in soprannumero rispetto alle necessità effettive.

▼B

ALLEGATO VI

Categoria VI — **Aumento delle retribuzioni imposto dal governo di uno Stato membro con effetto retroattivo, salvo nel caso in cui l'aumento delle retribuzioni costituisca soltanto un adeguamento delle retribuzioni corrisposte dalle aziende ferroviarie alle retribuzioni corrisposte dagli altri modi di trasporto**

Campo d'applicazione

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione governativa, è tenuta ad aumentare le retribuzioni del proprio personale con effetto retroattivo, senza che l'importo della retroattività possa essere preso in considerazione nel prezzo di vendita e sempreché le imprese degli altri modi di trasporto non sopportino oneri analoghi.

▼B

ALLEGATO VII

Categoria VII — **Ritardo imposto dalle autorità competenti nella manutenzione e nel rinnovo**

Campo d'applicazione

In questa categoria rientra il caso in cui l'azienda ferroviaria, in virtù di una decisione dei pubblici poteri, è obbligata a ridurre le spese per il rinnovo e la manutenzione al di sotto del livello necessario ad assicurare la continuità dell'attività dell'azienda stessa.

Tale intervento si traduce in un aumento anormale delle spese negli esercizi in cui deve essere recuperato il ritardo. Tale situazione comporta un onere quando, durante detti esercizi, l'azienda ferroviaria non può procedere ad un aumento delle somme destinate alla copertura delle spese di manutenzione e di rinnovo.

▼B

ALLEGATO VIII

Categoria VIII — **Oneri per ricostruzione o sostituzione a seguito di danni provocati da eventi bellici, sostenuti dall'azienda ferroviaria, che avrebbero dovuto essere assunti a proprio carico dallo Stato**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa, è tenuta a sostenere gli oneri di ricostruzione o di sostituzione a seguito di danni provocati da eventi bellici, a condizioni diverse da quelle in vigore per le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto.

B. **Principi di calcolo**

La stima dell'importo deve risultare da un raffronto tra le condizioni in cui tali oneri hanno gravato sulle ferrovie, da un lato, e sulle imprese degli altri modi di trasporto, dall'altro, tenendo eventualmente conto delle spese indirette sostenute dalle aziende ferroviarie per la natura particolare dell'attività ferroviaria.

Gli oneri da prendere in considerazione riguardano:

a) le spese dirette di ricostruzione o di sostituzione;

b) gli oneri finanziari derivanti dalla ricostruzione o dalla sostituzione.

L'ammontare dell'indennità di compensazione è desunto direttamente dalla contabilità dell'azienda ferroviaria.

Quando un prestito è stato contratto anche per far fronte ad altre spese, l'onere sarà determinato sulla base della parte del prestito destinata alla ricostruzione o alla sostituzione.

▼B

ALLEGATO IX

Categoria IX — **Obbligo di mantenere personale in soprannumero rispetto alle necessità dell'azienda**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui, in virtù di una disposizione dei pubblici poteri, un'azienda ferroviaria è tenuta:

a) a mantenere in servizio un personale in soprannumero, il cui licenziamento sarebbe possibile in base alle disposizioni relative al personale;

b) in base a disposizioni dello stato giuridico del personale, non riconosciute dalle aziende ferroviarie, a non licenziare agenti che si siano resi disponibili in seguito a misure di razionalizzazione dell'esercizio e il cui impiego in altre mansioni nell'azienda stessa non trovi giustificazione.

B. **Principi di calcolo**

L'onere risultante dal mantenimento in servizio di personale in soprannumero è funzione del numero di persone interessate dalla misura di cui trattasi.

per il caso a): Il numero delle persone da licenziare è proposto dall'impresa. Il numero delle persone mantenute in servizio è stabilito con decisione dell'autorità competente. Le spese relative a detto personale sono compensate fintantoché esso rimanga in soprannumero.

per il caso b): Il numero delle persone in soprannumero da prendere in esame ai fini del calcolo è indicato dall'azienda ferroviaria. Detto numero è pari al numero di persone rese disponibili dalle misure di razionalizzazione, tenuto conto della possibilità di altra sistemazione di detto personale nell'anno in cui entreranno in vigore le misure di razionalizzazione nei posti resi vacanti per i collocamenti a riposo o in posti di nuova creazione.

L'ammontare dell'onere che ne deriva corrisponde alla somma dei salari, delle indennità e degli oneri sociali di ogni persona mantenuta in servizio o di ogni categoria omogenea di persone. In quest'ultimo caso, l'ammontare può essere calcolato sulla base dell'onere medio relativo a ciascuna categoria omogenea di persone.

▼B

ALLEGATO X

Categoria X — **Provvedimenti a favore del personale, imposti dallo Stato, a titolo di benemerenza nazionale, a condizioni diverse da quelle in vigore per le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa, è obbligata ad adottare a favore del personale, per il periodo di servizio militare o in relazione al possesso di titoli di benemerenza nazionale, provvedimenti particolari quali indennità, riduzioni di anzianità, promozioni supplementari o congedi speciali.

B. **Principi di calcolo**

L'indennità di compensazione corrisponde all'importo dei vantaggi particolari imposti all'impresa a favore del personale in questione.

Per quanto riguarda le promozioni supplementari, vengono prese in considerazione soltanto quelle concesse oltre il numero dei posti stabiliti nell'organico.

L'indennità di compensazione può essere calcolata in due modi diversi, a seconda dell'entità numerica del personale in questione:

a) il calcolo è effettuato caso per caso, oppure

b) per categorie omogenee di persone interessate, determinando per ogni categoria il maggior onere medio per persona ed il numero annuo dei beneficiari.

▼B

ALLEGATO XI

Categoria XI — **Indennità a favore del personale imposte alle aziende ferroviarie e non alle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione legislativa regolamentare o amministrativa, è tenuta a versare, a tutto o ad una parte del proprio personale in servizio o in posizione di disponibilità, talune indennità che non sono imposte alle imprese degli altri modi di trasporto. Tali indennità comprendono fra l'altro assegni familiari supplementari o un assegno complementare per ferie.

B. **Principio di calcolo**

L'indennità di compensazione è pari all'importo degli oneri imposti all'impresa.

▼B

ALLEGATO XII

Categoria XII — **Spese di carattere sociale, sostenute in particolare per cure mediche dalle aziende ferroviarie, diverse da quelle che esse sosterrebbero se dovessero versare contributi alle stesse condizioni delle imprese appartenenti agli altri modi di trasporto**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione dei pubblici poteri, è tenuta a corrispondere direttamente, o tramite un organismo specializzato, talune prestazioni, quali le cure mediche.

B. **Principi di calcolo**

L'indennità di compensazione corrisponde alla differenza tra l'importo dell'onere effettivamente sostenuto dall'azienda ferroviaria e l'onere che essa dovrebbe sostenere se versasse i contributi all'organismo considerato come termine di riferimento, tenuto conto dei vantaggi da essa concessi di sua iniziativa.

Per quanto riguarda le cure mediche, l'indennità è calcolata nel modo seguente: l'onere sostenuto dall'azienda ferroviaria è desunto direttamente dalla contabilità. L'onere che essa sosterrebbe qualora fosse assoggettata al regime di riferimento, con lo stesso personale in servizio e le stesse retribuzioni, è determinato applicando le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che disciplinano il regime suddetto. Le spese corrispondenti ai vantaggi supplementari rispetto al regime di riferimento, concessi dall'azienda ferroviaria al proprio personale, sono sottratte dalla differenza tra i due termini così ottenuti.

▼B

ALLEGATO XIII

Categoria XIII — **Oneri derivanti dal mantenimento, imposto dallo Stato, di officine o altri impianti a condizioni non conformi ad una gestione commerciale dell'azienda ferroviaria**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'impresa ferroviaria, in virtù d'una decisione dei pubblici poteri, è tenuta a mantenere, per motivi di politica sociale o regionale, officine o altri impianti che non sarebbero più giustificati dalle necessità dell'esercizio.

B. **Principi di calcolo**

L'indennità di compensazione corrisponde all'onere derivante dal mantenimento imposto. Gli elementi che consentono di determinare tale onere sono desunti dalla contabilità dell'azienda ferroviaria.

▼B

ALLEGATO XIV

Categoria XIV — **Condizioni imposte per i contratti pubblici d'appalto di opere e forniture**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui un'azienda ferroviaria, in virtù di una disposizione dei pubblici poteri, è tenuta a stipulare una parte dei suoi contratti d'appalto di opere e forniture con imprese nazionali, situata in determinate regioni dello Stato membro, o con determinate categorie di imprenditori nazionali.

B. **Principi di calcolo**

Il raffronto è fatto tra il prezzo praticato per il contratto preferenziale dall'aggiudicatario e quello dell'offerta economicamente più favorevole per il medesimo contratto o, in mancanza di tale offerta, per un contratto similare.

L'importo dell'indennità di compensazione risulta dalla differenza riscontrata tra questi due prezzi.

▼B

ALLEGATO XV

Categoria XV — **Oneri finanziari che risultano dalla mancata normalizzazione in passato**

A. **Campo d'applicazione**

In questa categoria rientra il caso in cui il bilancio di un'azienda ferroviaria, in virtù di un intervento dei pubblici poteri, comporti oneri finanziari per prestiti contratti o per anticipi ricevuti dalle autorità competenti in base a decisioni adottate in passato da queste autorità in un senso incompatibile con i principi di normalizzazione stabiliti nel presente regolamento.

B. **Principi di calcolo**

I suddetti oneri annuali dei conti possono essere riportati dalle autorità competenti nel loro bilancio o inclusi nella normalizzazione in base al presente regolamento. In quest'ultimo caso, la normalizzazione deve vertere sull'importo degli oneri esistenti che risultano da prestiti contratti o da anticipi rimborsabili ricevuti dalle autorità competenti e che figurano nel bilancio dell'azienda ferroviaria.

L'importo di tali oneri è desunto dalla contabilità dell'azienda ferroviaria.