Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B**

REGULAMENTUL (CEE) NR. 1192/69 AL CONSILIULUI

din 26 iunie 1969

privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare

(JO L 156, 28.6.1969, p. 8)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (CEE) nr. 3572/90 al Consiliului din 4 decembrie 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 al Consiliului din 20 noiembrie 2006	L 363	1	20.12.2006

Astfel cum a fost modificat prin:

►**A1**	Actul de aderare a Danemarcei, a Irlandei şi a Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Actul de aderare a Greciei	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Actul de aderare a Spaniei şi a Portugaliei	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Actul de aderare a Austriei, a Suediei şi a Finlandei	L 241	21	29.8.1994
►**A5**	Actul privind condițiile de aderare a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene	L 236	33	23.9.2003

▼B

REGULAMENTUL (CEE) NR. 1192/69 AL CONSILIULUI

din 26 iunie 1969

privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolele 75 și 94,

având în vedere Decizia Consiliului din 13 mai 1965 ([1]) de armonizare a anumitor dispoziții care aduc atingere concurenței în transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Adunării parlamentare ([2]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ([3]),

întrucât unul dintre obiectivele politicii comune din domeniul transporturilor este eliminarea diferențelor care apar datorită sarcinilor financiare impuse sau avantajelor acordate întreprinderilor feroviare de către autoritățile publice și care pot, în consecință, să conducă la o denaturare substanțială a condițiilor de concurență;

întrucât este oportună, în acest sens, adoptarea unor măsuri care să asigure eliminarea acestor sarcini financiare sau avantaje în vederea realizării tratamentului egal pentru toate modurile de transport; întrucât, pentru anumite categorii de sarcini financiare sau avantaje, aceste măsuri pot consta în suprimarea lor pe termen scurt; întrucât, pentru alte categorii, aceste măsuri trebuie aplicate în cadrul unui proces de standardizare a conturilor întreprinderilor feroviare, standardizare caracterizată, printre altele, de plata unei compensații financiare a efectelor acestor sarcini financiare sau avantaje;

întrucât, în ceea ce privește anumite categorii de sarcini financiare sau avantaje care urmează să fie cuprinse în procesul de standardizare, soluția definitivă trebuie adoptată în legătură cu armonizarea progresivă a normelor care reglementează relațiile financiare dintre întreprinderile feroviare și state, după cum se stabilește la articolul 8 din Decizia Consiliului din 13 mai 1965 de armonizare a anumitor dispoziții care aduc atingere concurenței în transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare; întrucât, pentru aceste categorii de sarcini financiare sau avantaje, este oportun, ca urmare, până la decizia definitivă, ca fiecare stat să aibă dreptul de a decide, de la caz la caz, dacă trebuie să se treacă la standardizare; întrucât, dacă se decide în favoarea standardizării, aceasta trebuie realizată în conformitate cu normele comune prevăzute în prezentul regulament, în special în ceea ce privește metodele de calcul al compensației financiare;

întrucât, înainte de a trece, în cadrul standardizării conturilor, la plata vreunei compensații datorate ca rezultat al acestei standardizări, este necesar să se determine taxele sau avantajele întreprinderilor feroviare comparativ cu situația în care s-ar afla acestea dacă ar funcționa în aceleași condiții ca alte întreprinderi de transport;

întrucât, în vederea acestei determinări, trebuie definite cazurile în care trebuie aplicată standardizarea; întrucât trebuie cuprinse toate cazurile existente în statele membre, cu excepția, pe de o parte, a obligațiilor de

([1]) JO 88, 24.5.1965, p. 1500/65.
([2]) JO C 135, 14.12.1968, p. 34.
([3]) JO C 118, 11.11.1968, p. 7.

▼B

serviciu public în sensul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului [1] din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare și, de pe altă parte, a diferențelor existente în domeniul costurilor de infrastructură și al celor fiscale, conform normelor aplicabile celor trei moduri de transport – diferențe care vor fi eliminate pe parcurs, în baza măsurilor avute în vedere cu privire la costurile de infrastructură și la corectarea sistemelor generale și specifice de impozitare din sectorul transporturilor;

întrucât, datorită faptului că fiecare caz de standardizare are propriile sale caracteristici, este oportună definirea domeniului de aplicare a fiecărui caz și principiile de calcul care urmează să fie aplicate la stabilirea sarcinilor financiare impuse sau a avantajelor acordate întreprinderilor feroviare;

întrucât, pentru stabilirea contravalorii acestor sarcini sau avantaje, este necesară compararea sistemului aplicabil întreprinderilor feroviare cu cel aplicabil întreprinderilor private care operează în alte moduri de transport;

întrucât sarcinile financiare suportate de întreprinderile feroviare sunt, de obicei, mai mari decât avantajele de care se bucură acestea și, în plus, ele pot furniza, fără probleme, datele contabile necesare pentru stabilirea contravalorii acestor sarcini sau avantaje; întrucât este, așadar, oportun ca acestor întreprinderi să li se acorde dreptul la inițiativă asupra acestei chestiuni, lăsând autorităților competente ale statelor membre sarcina de a examina, înainte de a stabili valoarea compensației, conform dispozițiilor prezentului regulament, datele contabile care au stat la baza cererilor acestor întreprinderi; întrucât se dorește stabilirea unui termen limită până la care aceste autorități trebuie să ia o hotărâre;

întrucât, datorită faptului că plata compensației este legată de întocmirea bugetului atât al statului sau autorităților competente, cât și al întreprinderilor feroviare, este oportună includerea unor dispoziții specifice privind efectuarea plăților pe baza estimărilor și lichidarea soldului;

întrucât, din motive de claritate și pentru ca standardizarea conturilor să se bucure de o publicitate adecvată, este de dorit să se prevadă că valoarea compensației acordate în temeiul standardizării conturilor trebuie să figureze într-un tabel anexat bilanțului anual al întreprinderilor feroviare;

întrucât este de dorit ca statele membre să pună la dispoziția întreprinderilor feroviare mijloacele adecvate care să permită acestora să-și reprezinte interesele cu privire la deciziile individuale ale statelor membre adoptate pentru punerea în aplicare a prezentului regulament;

întrucât Comisia trebuie să fie în măsură să obțină din partea statelor membre toate informațiile relevante privind aplicarea prezentului regulament;

întrucât, datorită faptului că, în temeiul prezentului regulament, statele membre urmează să acorde compensații în conformitate cu normele comune stabilite în prezentul regulament, aceste compensații trebuie scutite de procedura de informare prealabilă prevăzută în articolul 93 alineatul (3) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene;

întrucât punerea în aplicare a politicii de transport comune impune aplicarea imediată a dispozițiilor prezentului regulament celor șase întreprinderi feroviare naționale; întrucât, datorită situației altor întreprinderi feroviare, în ceea ce privește în special condițiile de concurență în domeniul transporturilor, precum și datorită necesității de a aplica politica de transport comună menționată anterior în mod etapizat,

[1] JO L 156, 28.6.1969, p. 1.

▼B

examinarea condițiilor de extindere a aplicării prezentului regulament la alte întreprinderi feroviare poate fi amânată cu câțiva ani;

întrucât procesul de standardizare nu scutește statele membre de răspunderea lor de a elimina, în cea mai mare măsură posibilă, cauzele de denaturare existente; întrucât, cu toate acestea, ele nu trebuie ca, prin aceste măsuri, să producă o înrăutățire, de drept sau de fapt, a situației personalului întreprinderilor feroviare sau să împiedice ori să încetinească îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă ale acestuia,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

SECȚIUNEA I

Definiții și domeniu de aplicare

Articolul 1

(1) Conturile întreprinderilor feroviare sunt standardizate în conformitate cu normele comune stabilite în prezentul regulament.

(2) Orice compensație financiară rezultată din standardizarea conturilor, stabilită la alineatul (1), se efectuează de la 1 ianuarie 1971 și în conformitate cu procedurile comune prevăzute în prezentul regulament.

Articolul 2

(1) În înțelesul prezentului regulament, standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare constă în:

(a) determinarea sarcinilor financiare suportate de întreprinderile feroviare sau a avantajelor acordate acestora în temeiul actelor cu putere de lege și actelor administrative, prin comparație cu situația în care s-ar afla dacă ar funcționa în aceleași condiții ca alte întreprinderi de transport;

(b) plata compensației financiare a sarcinilor sau avantajelor care rezultă din determinarea de la litera (a).

(2) Nu sunt considerate sarcini financiare, în înțelesul prezentului regulament, sarcinile financiare rezultate din orice dispoziție stabilită prin acte cu putere de lege și acte administrative care concretizează rezultatele negocierilor dintre partenerii sociali.

(3) Standardizarea conturilor în înțelsul prezentului regulament nu se aplică obligațiilor de serviciu public impuse de statele membre și reglementate prin Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

Articolul 3

▼A1

(1) Întreprinderile de căi ferate cărora li se aplică prezentul regulament sunt:

▼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),

▼M1

— Red Nacionale de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

— Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF),

— Iarnród Éireann,

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

— Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

— Caminhos-de-Ferro Portugueses, EP (CP),

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

— Norges Statsbaner (NSB),

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼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 Marfă),

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.

▼B

(2) Până cel târziu la 1 ianuarie 1973, Comisia prezintă Consiliului măsurile pe care le consideră necesare în scopul extinderii aplicării prezentului regulament la alte întreprinderi care efectuează transporturi pe calea ferată.

Articolul 4

(1) Standardizarea conturilor în sensul prezentului regulament se aplică următoarelor categorii de sarcini financiare sau avantaje:

▼B

(a) plăți pe care întreprinderile feroviare sunt obligate să le facă, dar care, pentru restul economiei, inclusiv alte moduri de transport, sunt suportate de stat (categoria I);

(b) cheltuieli de natură socială suportate de întreprinderile feroviare în legătură cu alocațiile familiale, altele decât cele pe care le-ar suporta dacă ar trebui să contribuie în aceleași condiții ca alte întreprinderi de transport (categoria II);

(c) plăți aferente pensiilor suportate de întreprinderile feroviare în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport (categoria III);

(d) costurile echipamentelor de trecere a căii ferate suportate de întreprinderile feroviare (categoria IV).

(2) Următoarele categorii de sarcini financiare sau avantaje existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament încetează până cel târziu la 1 ianuarie 1971:

(a) obligația de a angaja personal peste nevoile întreprinderii (categoria V);

(b) majorări retroactive ale salariilor impuse de guvernul unui stat membru, cu excepția cazului în care aceste majorări sunt aplicate exclusiv în vederea alinierii salariilor plătite de întreprinderile feroviare cu cele plătite pentru alte activități din sectorul transporturilor (categoria VI);

(c) amânări impuse de autoritățile competente în ceea ce privește înlocuirea și întreținerea (categoria VII).

(3) Următoarele categorii de sarcini financiare sau avantaje existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament se elimină până cel târziu la 1 ianuarie 1973:

sarcinile financiare aferente reconstruirii sau înlocuirii datorate pagubelor de război care sunt suportate de întreprinderile feroviare, dar care ar fi trebuit să fie asumate de stat (categoria VIII);

sarcinile financiare de capital și dobândă aferente împrumuturilor acordate în cadrul acestei categorii sunt supuse standardizării conturilor în sensul prezentului regulament până la stingerea obligației.

(4) Următoarele categorii de sarcini financiare sau avantaje existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament pot face obiectul standardizării conturilor în înțelesul prezentului regulament:

(a) obligația de a păstra personal peste nevoile întreprinderii (categoria IX);

(b) măsurile în beneficiul personalului, ca recunoaștere a anumitor servicii aduse țării, impuse de stat întreprinderilor feroviare în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport (categoria X);

(c) alocațiile pentru angajați impuse întreprinderilor feroviare, dar nu și celorlalte întreprinderi de transport (categoria XI);

(d) cheltuielile cu caracter social suportate de întreprinderile feroviare, în special în legătură cu tratamentele medicale, altele decât cele pe care le-ar suporta dacă ar trebui să contribuie în același condiții ca și celelalte întreprinderi de transport (categoria XII);

(e) sarcinile financiare ale întreprinderilor feroviare rezultate din obligația impusă de stat de a menține în stare de funcționare ateliere sau alte structuri în condiții neconforme cu funcționarea pe bază comercială (categoria XIII);

(f) condițiile impuse cu privire la achizițiile publice de lucrări și produse (categoria XIV).

▼B

Următoarea categorie de sarcini financiare sau avantaje poate face, de asemenea, obiectul standardizării conturilor în sensul prezentului regulament:

sarcinile financiare aferente capitalului și dobânzii, rezultate din absența standardizării în trecut (categoria XV).

Soluția definitivă privind categoriile IX-XV este adoptată de Consiliu până cel târziu la data la care se adoptă măsurile de punere în aplicare a articolului 8 din Decizia Consiliului din 13 mai 1965 de armonizare a anumitor dispoziții care aduc atingere concurenței în transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare. Între timp, statele membre se străduiesc să elimine cauzele acestor sarcini financiare sau avantaje.

SECȚIUNEA II

Norme comune de standardizare și compensare

Articolul 5

(1) Toate sarcinile financiare suportate de întreprinderile feroviare sau avantajele acordate acestora, care fac sau pot face obiectul standardizării, sunt determinate în conformitate cu dispozițiile anexelor la prezentul regulament. Anexele fac parte integrantă din prezentul regulament.

(2) În cazul în care, pentru o categorie care urmează să fie standardizată, condițiile aplicabile întreprinderilor feroviare trebuie comparate cu cele aplicabile celor din alte moduri de transport, comparația se face numai cu întreprinderi private.

Articolul 6

(1) Suma totală brută a compensației se stabilește pentru fiecare categorie de standardizare prin aplicarea principiilor de calcul specificate în anexă pentru categoria respectivă.

Valoarea netă se obține reținând o singură dată orice sumă care figurează de mai multe ori în calculul sumelor brute pentru diversele categorii.

(2) În cazul în care calculul efectuat în conformitate cu dispozițiile stabilite în anexe pentru fiecare categorii de standardizare evidențiază o sarcină financiară pentru întreprinderea feroviară, aceasta are dreptul la o compensație în sumă echivalentă din partea autorităților publice.

În cazul în care calculul evidențiază un avantaj pentru întreprinderea feroviară, compensația în sumă echivalentă este datorată de întreprinderea feroviară autorităților publice.

Articolul 7

(1) Întreprinderile feroviare prezintă autorităților publice, în fiecare an, cereri de standardizare în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.

(2) Aceste cereri constă în:

(a) informații referitoare la exercițiul financiar următor, calculate pe baza dispozițiilor stabilite prin acte cu putere de lege și acte administrative în vigoare la data cererii;

și

(b) informațiile necesare ajustării sumelor plătite provizoriu pentru exercițiul financiar ale cărui rezultate definitive sunt cunoscute.

▼B

(3) Aceste cereri, făcute din timp pentru a permite autorităților publice să le prevadă în bugetul lor, conțin toate justificările utile și pertinente privind în special:

(a) sarcinile financiare sau avantajele pentru fiecare categorie de standardizare;

(b) metoda de calcul aplicată fiecărei categorii de standardizare;

(c) sumele totale brute și nete menționate la articolul 6 alineatul (1) pentru fiecare categorie de standardizare. Sumele estimative menționate la alineatul 2 litera (a) sunt calculate pe baza cifrelor ultimei perioade ale cărei rezultate financiare sunt cunoscute, ținându-se cont de toate modificările care au putut să intervină până la data prezentării cererii.

Articolul 8

(1) Autoritățile competente ale statelor membre examinează datele pe care se bazează cererile înaintate de întreprinderile feroviare.

(2) După ce au acordat întreprinderii în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, autoritățile competente ale statelor membre pot:

— ajusta valoarea compensației și modifica alte elemente ale cererii, în cazul în care dispozițiile prezentului regulament nu au fost respectate;

— include în cerere alte sarcini financiare sau avantaje rezultate din oricare dintre categoriile enumerate la articolul 4.

(3) Autoritățile competente stabilesc, în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, valoarea estimată a compensației pentru exercițiul financiar următor și valoarea definitivă a compensației pentru exercițiul financiar anterior ale cărui rezultate definitive sunt cunoscute. Decizia include detalii referitoare la calculul acestor sume.

(4) Autoritățile competente comunică întreprinderii feroviare decizia sa în termen de cel mult șase luni de la data primirii cererii.

În cazul în care autoritățile competente nu iau o decizie în acest termen, se consideră că cererea întreprinderii feroviare a fost provizoriu acceptată.

Articolul 9

Statele membre plătesc suma estimată a compensației stabilite în conformitate cu articolul 8 în cursul exercițiului financiar pentru care s-a făcut estimarea.

În decursul acestui exercițiu financiar, statele membre plătesc sau încasează soldul compensației datorate, rezultat din diferența dintre suma definitivă a compensației pentru ultimul exercițiu financiar anterior, pentru care există rezultate definitive, și sumele estimate care au fost deja plătite.

Articolul 10

(1) Valoarea compensației plătite pentru fiecare categorie de standardizare este indicată într-un tabel anexat bilanțului anual al întreprinderii feroviare. Acest tabel conține rubrici separate pentru compensațiile încasate pe baza estimărilor și sumele încasate sau plătite ca lichidare a soldului conform articolului 9.

Acest tabel indică, de asemenea, pentru fiecare obligație de serviciu public, valorile compensațiilor acordate în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

▼B

(2) Valoarea totală a compensației primite în temeiul standardizării conturilor și a compensației primite pentru obligațiile de serviciu public este evidențiată fie în contul de exploatare, fie în contul de profit și pierderi al întreprinderii feroviare vizate, în funcție de dispozițiile în vigoare ale fiecărui stat membru.

Articolul 11

Deciziile autorităților competente ale statelor membre adoptate în temeiul prezentului regulament menționează motivele pe care se întemeiază și fac obiectul unei publicări oficiale.

Articolul 12

Statele membre asigură întreprinderilor feroviare ocazia de a-și reprezenta interesele, prin mijloace adecvate, cu privire la deciziile luate în vederea aplicării prezentului regulament.

SECȚIUNEA III

Dispoziții finale

Articolul 13

(1) Comisia poate cere statelor membre să furnizeze toate informațiile pertinente privind aplicarea prezentului regulament. Comisia se consultă cu statele membre ori de câte ori consideră necesar.

(2) Compensațiile plătite în temeiul prezentului regulament sunt scutite de procedura de informare preliminară stabilită la articolul 93 alineatul (3) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene.

Statele membre transmit, fără întârziere, Comisiei detaliile referitoare la sumele efectiv plătite cu titlu de compensație pentru fiecare categorie de sarcină financiară sau avantaj care intră sub incidența prezentului regulament.

Articolul 14

(1) Statele membre, după consultarea Comisiei și în timp util, adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentului regulament.

(2) În cazul în care un stat membru solicită sau Comisia consideră că este cazul, Comisia se consultă cu statul membru respectiv cu privire la cuprinsul propunerilor măsurilor menționate la alineatul (1).

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

Categoria I: **Plăți pe care întreprinderile feroviare sunt obligate să le facă, dar care, pentru restul economiei, inclusiv alte moduri de transport, sunt suportate de stat**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilită printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară trebuie să suporte ea însăși anumite plăți care, pentru restul economiei, inclusiv alte moduri de transport, sunt suportate, în totalitate sau în parte, de stat. Aceste plăți includ compensațiile pentru pagube sau daune cauzate de accidente la locul de muncă și, în special, alocații pentru copiii angajaților.

B. **Principiu de calcul**

Compensația este egală cu suma pe care statul ar fi suportat-o în cazul unei întreprinderi care operează în oricare alt sector economic, inclusiv alte moduri de transport.

▼B

ANEXA II

Categoria II: **Cheltuieli de natură socială suportate de întreprinderile feroviare în legătură cu alocațiile familiale, altele decât cele pe care le-ar suporta dacă ar trebui să contribuie, în aceleași condiții ca și alte întreprinderi de transport**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară este obligată să facă, în mod direct sau prin intermediul unui organism specializat, plăți aferente alocațiilor familiale.

B. **Principiu de calcul**

Sarcina financiară care urmează să fie normalizată este egală cu diferența dintre:

(a) valoarea alocațiilor prevăzute de dreptul comun și plătite de întreprinderea feroviară și

(b) aceeași valoare corectată cu:

— raportul dintre numărul capilor de familie și numărul total al angajaților activi în întreprinderea feroviară cât și în ansamblul întreprinderilor care varsă contribuții la organismul ales ca termen de comparație;

— raportul dintre numărul mediu al persoanelor aflate în întreținere pe cap de familie în întreprinderea feroviară și numărul mediu din ansamblul întreprinderilor care varsă contribuții la organismul ales ca termen de comparație.

▼B

ANEXA III

Categoria III: **Plăți aferente pensiilor suportate de întreprinderile feroviare în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară este obligată să facă plăți aferente pensiilor în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport.

Diferența condițiilor care generează diferența plăților se datorează:

1. faptului că întreprinderile feroviare trebuie să plătească pensiile direct și în întregime, în timp ce alte întreprinderi de transport plătesc unui organism adecvat o contribuție proporțională cu numărul angajaților lor activi și cu nivelul de salarizare a respectivilor angajați;

   sau

2. faptului că angajații întreprinderii feroviare beneficiază de anumite prevederi speciale care nu se aplică altor moduri de transport și care au ca rezultat sarcini financiare sau avantaje suplimentare pentru întreprinderile feroviare.

B. **Principii de calcul**

1. În ceea ce privește plățile care cad sub incidența punctului A alineatul (1), compensația este egală cu diferența dintre sarcina financiară pe care o suportă întreprinderea și cea pe care ar suporta-o dacă, având același număr de angajați activi care primesc aceleași salarii, ar fi supusă regimului prevăzut de dreptul comun (regim de asigurări sociale general sau regimuri suplimentare obligatorii) sau regimului aplicabil altor moduri de transport. În cazul în care aceste regimuri nu oferă un termen de comparație, se folosește în acest scop regimul de pensii al unei întreprinderi de transport reprezentative.

   Sarcina financiară suportată de întreprinderea feroviară se estimează direct pe baza conturilor sale.

   Sarcina financiară pe care întreprinderea feroviară ar suporta-o dacă, având același număr de angajați activi care primesc aceleași salarii, ar fi supusă regimului folosit ca termen de comparație, se stabilește prin aplicarea dispozițiilor stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ care reglementează regimul respectiv.

2. În ceea ce privește plățile care cad sub incidența punctului (A) alineatul (2), compensația este egală fie cu:

   (a) diferența dintre:

   — sarcina financiară suportată de întreprindere, așa cum rezultă direct din conturile acesteia și

   — avantajele directe sau indirecte de care se bucură întreprinderea în comparație cu alte moduri de transport, în temeiul dispozițiilor speciale menționate la punctul (A) alineatul (2);

   fie cu

   (b) diferența dintre:

   — sarcinile financiare pe care întreprinderea le suportă sau le-ar suporta pentru a acoperi totalul plăților aferente regimului de pensii la care este supusă;

   și

   — sarcina financiară care ar rezulta dacă s-ar aplica regimul folosit ca termen de comparație.

3. În cazul în care normele de drept intern având același scop, dar redactată în termeni diferiți, produce aceleași rezultate ca și cele obținute prin aplicarea alineatelor (1) și (2), compensația poate fi calculată în conformitate cu normele respective.

▼B

4. Până la 31 decembrie 1970, fiecare stat membru informează Comisia cu privire la valoarea estimată a compensației pe care intenționează să o plătească întreprinderii sale feroviare în temeiul principiilor enunțate anterior.

Comisia prezintă un raport pe această temă până la 31 decembrie 1971. Pe baza acestui raport și până la data la care se adoptă măsurile pentru punerea în aplicare a articolului 8 din Decizia Consiliului din 13 mai 1965 de armonizare a anumitor dispoziții care aduc atingere concurenței în transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare, Consiliul hotărăște ce măsură trebuie luată în această privință.

▼B

ANEXA IV

Categoria IV: **Costurile echipamentelor de trecere a căii ferate suportate de întreprinderile feroviare**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară suportă o parte anormal de mare din costurile de construcție și de funcționare ale echipamentelor de trecere utilizate atât de calea ferată, cât și de alte moduri de transport.

Se consideră că întreprinderea feroviară suportă o parte anormal de mare din aceste costuri în următoarele cazuri:

(a) *când se construiește un drum nou*

lucrarea nu are loc la cererea întreprinderii feroviare, iar întreprinderea respectivă suportă costurile echipamentelor de trecere pentru noul drum;

(b) *când se modernizează un pasaj peste sau pe sub calea ferată sau o trecere la nivel cu calea ferată este înlocuită cu un astfel de pasaj*

lucrarea nu are loc la cererea întreprinderii feroviare, iar întreprinderea respectivă suportă costurile de modernizare, minus costurile suplimentare aferente modificărilor făcute la cererea întreprinderii feroviare și valoarea avantajului pe care îl obține din modernizarea respectivă;

(c) *când se modernizează o trecere la nivel*

și întreprinderea feroviară suportă mai mult de jumătate din costuri;

(d) *când se execută lucrări de reconstrucție, întreținere sau operare a:*

— unui pasaj peste sau pe sub calea ferată,

iar întreprinderea feroviară suportă o proporție a costurilor aferente mai mare decât proporția din costurile de modernizare a echipamentelor de trecere pe care ar trebui să le suporte în conformitate cu litera (a) sau (b);

— unei treceri la nivel cu calea ferată,

iar întreprinderea feroviară suportă mai mult de jumătate din costuri.

B. **Principii de calcul**

Compensația se stabilește după cum urmează:

Pentru cazurile care intră sub incidența literei (a):	valoarea compensației este egală cu proporția costurilor suportate de întreprinderea feroviară care nu a solicitat construcția noului drum, minus toate costurile suplimentare suportate datorită modificărilor făcute la cererea întreprinderii feroviare;
Pentru cazurile care intră sub incidența literei (b):	valoarea compensației este egală cu proporția costurilor suportate de întreprinderea feroviară care nu au solicitat modernizarea structurii respective, minus toate costurile suplimentare suportate datorită modificărilor făcute la cererea întreprinderii feroviare și valoarea avantajului pe care îl obține din lucrările executate; acest avantaj este evaluat ținându-se cont, în cazul în care o trecere la nivel este înlocuită cu un pasaj peste sau pe sub calea ferată, de toate compensațiile pe care întreprinderea feroviară le-a primit pentru respectiva trecere la nivel;
Pentru cazurile care intră sub incidența literei (c):	valoarea compensației este egală cu partea de costuri suplimentare suportate de întreprinderea feroviară peste jumătatea la care este obligată;

▼B

Pentru cazurile care intră sub incidența literei (d):	în cazul pasajelor peste sau pe sub calea ferată, valoarea compensației este egală cu partea costurilor suportate de întreprinderea feroviară care depășește costul construcției sau modernizării echipamentelor de trecere pe care ar trebui să le suporte conform principiilor de calcul stabilite pentru cazurile care intră sub incidența literelor (a) și (b); – în cazul trecerilor la nivel cu calea ferată, valoarea compensației este egală cu partea de costuri suplimentare suportate de întreprinderea feroviară peste jumătatea la care este obligată.

▼B

ANEXA V

Categoria V: **Obligația de a angaja personal peste nevoile întreprinderii**

Domeniu de aplicare

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară este obligată să angajeze mai mult personal decât are efectiv nevoie.

▼B

ANEXA VI

Categoria VI: **Majorări retroactive ale salariilor impuse de guvernul unui stat membru, cu excepția cazului în care aceste majorări sunt aplicate exclusiv în vederea alinierii salariilor plătite de întreprinderile feroviare cu cele plătite pentru alte activități din sectorul transporturilor**

Domeniu de aplicare

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei măsuri guvernamentale, o întreprindere feroviară este obligată să efectueze majorări retroactive ale salariilor personalului său fără a i se permite să corecteze tarifele pentru a ține cont de majorările retroactive respective, în timp ce alte întreprinderi de transport nu sunt supuse unor sarcini financiare asemănătoare.

▼B

ANEXA VII

Categoria VII: **Amânări impuse de autoritățile competente în ceea ce privește înlocuirea și întreținerea**

Domeniu de aplicare

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei hotărâri a autorităților publice, o întreprindere feroviară este obligată să-și reducă cheltuielile de înlocuire și întreținere la un nivel inferior celui necesar pentru a asigura continuitatea activităților sale.

Această intervenție are ca efect creșterea anormală a cheltuielilor în exercițiile financiare în care trebuie realizate lucrările amânate. Acest lucru are ca rezultat o sarcină financiară impusă întreprinderii feroviare, în cazul în care aceasta nu poate să majoreze sumele alocate cheltuielilor de înlocuire și întreținere în exercițiile financiare respective.

▼B

ANEXA VIII

Categoria VIII: **Sarcini financiare aferente reconstruirii sau înlocuirii datorate pagubelor de război care sunt suportate de întreprinderile feroviare, dar care ar fi trebuit să fie suportate de stat**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unor dispoziții stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară este obligată să suporte sarcinile financiare aferente reconstruirii sau înlocuirii datorate pagubelor de război în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport.

B. **Principiu de calcul**

Suma este determinată pe bază de comparație între condițiile în care aceste sarcini au fost suportate de întreprinderea feroviară pe de o parte și întreprinderile care operează în alte moduri de transport, ținându-se cont de toate cheltuielile indirecte legate de caracterul special al activităților feroviare.

Sarcinile financiare care urmează să fie luate în considerație sunt după cum urmează:

(a) cheltuieli directe de reconstrucție sau înlocuire;

(b) sarcini financiare aferente împrumuturilor (capital și dobândă) suportate în vederea lucrărilor de reconstrucție sau înlocuire.

Valoarea compensației se stabilește direct pe baza conturilor întreprinderii feroviare.

În cazul în care împrumutul a fost contractat și pentru acoperirea altor cheltuieli, sarcina financiară pe care acesta o antrenează se stabilește în baza acelei părți a împrumutului destinată lucrărilor de reconstrucție sau înlocuire.

▼B

ANEXA IX

Categoria IX: **Obligația de a păstra personal în plus față de nevoile întreprinderii**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții a autorităților publice, o întreprindere feroviară este obligată:

(a) să păstreze personal peste nevoile sale și pe care ar avea dreptul să-l concedieze, în conformitate cu dispozițiile privitoare la personalul său;

(b) în temeiul dispozițiilor privind statutul personalului său, ne-agreate de întreprinderea feroviară, să păstreze personal eliberat din funcție în urma măsurilor de raționalizare și pentru care nu există alte sarcini de lucru justificate în cadrul întreprinderii.

B. **Principii de calcul**

Sarcina financiară rezultată din păstrarea personalului excedentar este proporțională cu numărul de persoane afectate de măsura avută în vedere.

Pentru cazurile care intră sub incidența literei (a): numărul de persoane ce urmează să fie concediate este propus de întreprindere. Numărul persoanelor păstrate în funcție este stabilit prin decizia autorităților competente. Compensația se stabilește în baza cheltuielilor aferente personalului excedentar pe perioada de timp în care acest personal depășește nevoile întreprinderii.

Pentru cazurile care intră sub incidența literei (b): numărul de persoane excedentare care urmează să fie luat în calcul este specificat de întreprinderea feroviară. Acest număr este egal cu numărul de persoane eliberate în urma măsurilor de raționalizare, ținându-se cont de posibilitatea de a re-angaja acest personal, în cursul anului în care măsurile de raționalizare urmează să intre în vigoare, în posturi devenite vacante prin pensionare sau în posturi nou-înființate.

Valoarea sarcinii financiare rezultate este egală cu totalul salariilor, alocațiilor și plăților de asigurări sociale pentru fiecare angajat păstrat sau pentru fiecare grup omogen format din astfel de angajați. În ultimul caz, valoarea poate fi calculată în baza valorilor medii pentru fiecare dintre aceste grupuri.

▼B

ANEXA X

Categoria X: **Măsurile în favoarea personalului, ca recunoaștere a anumitor servicii aduse țării, impuse de stat întreprinderilor feroviare în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilită printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară este obligată să ia măsuri speciale, precum alocații, sporuri de vechime în muncă, promovări suplimentare sau concedii speciale, în favoarea personalului care a servit în armată sau a adus țării servicii speciale.

B. **Principii de calcul**

Compensația este egală cu valoarea avantajelor speciale pe care întreprinderea este obligată să le acorde personalului respectiv.

În ceea ce privește promovările suplimentare, sunt luate în considerație numai promovările acordate în plus față de posturile întreprinderii.

Compensația poate fi calculată în două moduri diferite, în funcție de numărul de persoane vizate:

(a) calculul poate fi efectuat individual pentru fiecare caz;

sau

(b) în cazul unor grupuri omogene, se determină pentru fiecare dintre aceste grupuri creșterea medie a costurilor pe persoană și numărul de persoane care beneficiază anual de aceste creșteri.

▼B

ANEXA XI

Categoria XI: **Alocații pentru angajați impuse întreprinderilor feroviare, dar nu și celorlalte întreprinderi de transport**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ, o întreprindere feroviară este obligată să acorde personalului său sau unei părți a personalului său, activ sau disponibil, alocații a căror plată nu este obligatorie pentru alte întreprinderi de transport. Aceste alocații includ în special alocații familiale suplimentare și prime de concediu suplimentare.

B. **Principiu de calcul**

Compensația este egală cu valoarea sarcinii financiare pe care trebuie să o suporte întreprinderea.

▼B

ANEXA XII

Categoria XII: **Cheltuieli cu caracter social suportate de întreprinderile feroviare, în special în legătură cu tratamentele medicale, altele decât cele pe care le-ar suporta dacă ar trebui să contribuie, în aceleași condiții ca și celelalte întreprinderi de transport**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții a autorităților publice, o întreprindere feroviară este obligată să suporte, fie direct fie prin intermediul unui organism specializat, anumite cheltuieli, precum cele de tratament medical.

B. **Principii de calcul**

Compensația este egală cu diferența dintre sarcina financiară efectiv suportată de întreprindere și sarcina pe care ar suporta-o dacă ar fi afiliată organismului folosit ca termen de referință, ținându-se cont de avantajele acordate de bunăvoie de către întreprindere.

În ceea ce privește tratamentul medical, calculul comparativ se face după cum urmează: sarcina financiară suportată de întreprindere se estimează direct pe baza conturilor sale. Sarcina pe care ar suporta-o întreprinderea dacă – având același număr de angajați activi care primesc aceleași salarii – ar fi supusă regimului utilizat ca termen de comparație se stabilește în conformitate cu dispozițiile stabilite printr-un act cu putere de lege sau act administrativ care reglementează acest regim. Cheltuielile aferente avantajelor suplimentare pe care întreprinderea le acordă de bunăvoie personalului său și care sunt suplimentare față de cele disponibile în cadrul regimului folosit ca termen de comparație se deduc din diferența celor două sume astfel obținute.

▼B

ANEXA XIII

Categoria XIII: **Sarcini financiare ale întreprinderilor feroviare rezultate din obligația impusă de stat de a menține în stare de funcționare ateliere sau alte structuri în condiții neconforme cu funcționarea pe bază comercială**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții a autorităților publice, o întreprindere feroviară este obligată, din motive de politică socială sau regională, să mențină în stare de funcționare ateliere sau alte structuri a căror existență nu mai este justificată de nevoile întreprinderii.

B. **Principiu de calcul**

Compensația este egală cu costul menținerii atelierelor respective în starea de funcționare cerută. Cifrele utilizate pentru determinarea costului respectiv sunt cele evidențiate în contabilitatea întreprinderii.

▼B

ANEXA XIV

Categoria XIV: **Condiții impuse cu privire la achizițiile publice de lucrări și produse**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, în temeiul unei dispoziții a autorităților publice, o întreprindere feroviară este obligată să acorde o parte a contractelor sale de achiziții publice de lucrări și produse unor întreprinderi naționale stabilite în anumite regiuni ale statului membru, sau unor categorii specifice de antreprize naționale.

B. **Principii de calcul**

Se face comparația între prețul perceput de partea căreia contractul i se acordă în mod preferențial și prețul ofertei celei mai favorabile din punct de vedere economic pentru contractul de achiziții respectiv sau, în absența acestuia, pentru un contract similar.

Valoarea compensației este diferența dintre cele două prețuri.

▼B

ANEXA XV

Categoria XV: **Sarcini financiare aferente capitalului și dobânzii, rezultate din absența standardizării în trecut**

A. **Domeniu de aplicare**

Această categorie cuprinde cazurile în care, ca urmare a unei măsuri a autorităților publice, bugetul unei întreprinderi feroviare prevede sarcini financiare pentru capitalul și dobânda aferente împrumuturilor contractate cu autoritățile competente sau avansuri primite din partea acestora, pe baza unor decizii luate în trecut de aceste autorități din motive incompatibile cu principiile de standardizare stabilite de prezentul regulament.

B. **Principii de calcul**

Sarcina financiară susmenționată aferentă capitalului și dobânzii poate fi inclusă de autoritățile competente în propriul lor buget sau poate fi inclusă în standardizarea prevăzută de prezentul regulament. În ultimul caz, standardizarea se aplică la totalul sarcinii financiare aferente capitalului și dobânzii evidențiate în bugetul întreprinderii feroviare în legătură cu împrumuturile contractate cu autoritățile competente sau cu avansurile rambursabile primite din partea acestora.

Valoarea sarcinii financiare este cea evidențiată în contabilitatea întreprinderii feroviare.