

## РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) 1192/69 НА СЪВЕТА

от 26 юни 1969 година

### за общите правила за нормализиране на счетоводствата на железопътните предприятия

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално членове 75 и 94,

като взе предвид Решение на Съвета от 13 май 1965 г.<sup>1</sup> за хармонизиране на някои разпоредби, които оказват влияние на конкуренцията в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт;

като взе предвид предложението на Комисията;

като взе предвид становището на Асамблеята<sup>2</sup>;

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет<sup>3</sup>;

като има предвид, че една от целите на общата транспортна политика е да бъдат премахнати несъответствията, които възникват поради налагането от обществените власти на финансови тежести или от даването на облекчения на железопътни предприятия, и които, впоследствие, могат да предизвикан съществено нарушаване на условията на конкуренцията;

като има предвид, че за тази цел е уместно да се предприеме действие, което ще осигури елиминирането на последствията от такива финансови тежести или облекчения с цел постигане на равно третиране на всички видове транспорт; като има предвид, че за някои видове финансови тежести или облекчения, такова действие може да е тяхното ранно прекратяване; като има предвид, че по отношение на други видове, това действие трябва да се извършва като част от процеса на нормализиране на счетоводствата на железопътните предприятия, за което е характерно изплащането на финансова компенсация по отношение на последствията от такива финансови тежести или облекчения;

като има предвид, че по отношение на видовете финансови тежести или облекчения в рамките на нормализацията, то трябва да се прави във връзка с постепенното хармонизиране на правилата, регулиращи финансовите отношения между железопътните предприятия и държавите, предвидено в член 8 от Решение на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизирането на някои

<sup>1</sup> ОВ 88, 24.5.1965 г., стр. 1500/65.

<sup>2</sup> ОВ С 135, 14.12.1968 г., стр.34.

<sup>3</sup> ОВ С 118, 11.11.1968 г. стр.7.

разпоредби, оказващи влияние на конкуренцията в сухоземния, железопътния и вътрешноводния транспорт; като има предвид, че за тези видове тежести или облекчения следователно, е уместно, да се остави на всяка държава възможността да реши за всеки отделен случай дали нормализацията да бъде осъществена; като има предвид, че ако се вземе решение за нормализация, то трябва да бъде извършвано в съответствие с общите правила, предвидени в настоящия регламент, по-специално по отношение на методите за изчисляване на финансовата компенсация;

като има предвид, че за да се пристъпи, в рамките на нормализацията на сметки, към финансови компенсации, каквито може да породи тази нормализация, е необходимо, по отношение на положението, в което биха се оказали железопътните предприятия, ако те бяха при същите условия като предприятията от останалите видове транспорт, най-напред да се определят както тежестите, така и облекченията, от които се ползват;

като има предвид, че за това определяне следва да се определят положенията, за които трябва да се приложи нормализацията; като има предвид, че трябва да бъдат обхванати всички съществуващи случаи в държавите-членки с изключение, от една страна, на задълженията за обществени услуги по смисъла на Регламент № 1191/69 на Съвета<sup>4</sup> от 26 юни 1969 г. за действието на държавите-членки по отношение на задълженията съдържащи се в понятието обществена услуга в сферата на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт и, от друга страна, по отношение на несъответствия в инфраструктурата и данъчните тежести по правилата регулиращи трите вида транспортни несъответствия, които междувременно ще бъдат елиминирани чрез мерките предложени по отношение на инфраструктурните такси и във връзка с изменението на общите и специфични данъчни системи за транспорта;

като има предвид, че всеки случай на нормализация е отделен, следва за всеки отделен случай и да се формулират принципите на изчисляване, които трябва да бъдат прилагани за определяне на наложените или отпуснати финансови тежести или облекчения на железопътните предприятия;

като има предвид, че за да бъде определен размера на тези тежести или облекчения, е необходимо да бъде сравнена системата, приложима спрямо железопътните предприятия със системата, приложима спрямо частните транспортни предприятия на други видове транспорт;

като има предвид, че поетите от железопътните предприятия финансови тежести обикновено са по-големи от облекченията, на които имат право и, поради това, такива предприятия могат лесно да предоставят счетоводните данни, необходими за определяне на размера на такива тежести и облекчения; като има предвид, че, поради това, на тези предприятия следва да бъде предоставена инициатива по този въпрос, като компетентните органи на държавите-членки, преди да определят размера на компенсацията, да проучат в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент цифрите, на чиято база предприятията основават техните молби; като се има предвид, че е желателно да

---

<sup>4</sup> ОВ L 156, 28.6.1969, стр.1.

бъде определен краен срок, в рамките на който органите трябва да вземат тяхното решение;

като има предвид, че изплащането на компенсации е свързано с разработването на бюджетите както на държавата, така и на компетентните органи и на железопътните предприятия, уместно е да бъдат определени отделни разпоредби за изплащането на прогнозни суми и за уреждането на дължимите суми;

като има предвид, че за целите на яснотата на сметките и за подходяща гласност на нормализирането на счетоводствата, е желателно да се препоръча сумите за даваната компенсация за нормализиране на счетоводствата да бъдат включвани в таблица, приложена към годишния счетоводен отчет на железопътните предприятия;

като има предвид, че следва да бъдат осигурени от държавите-членки подходящи средства на транспортните предприятия, за да им се даде възможност да се отчетат техните интереси във връзка с отделните решения на държавите-членки в изпълнение на настоящия регламент;

като има предвид, че Комисията трябва да може да получава от държавите-членки цялата информация по прилагането на настоящия регламент;

като има предвид, че компенсациите в резултат от изпълнението на настоящия регламент се отпускат на държавите-членки съгласно общите методи, определени от настоящия регламент, тези компенсации следва да бъдат освободени от предварителната информационна процедура, предвидена в член 93, параграф 3 от Договора за създаването на Европейската икономическа общност.

като има предвид, че осъществяването на обща транспортна политика изисква незабавното прилагане на разпоредбите на настоящия регламент за шестте национални железопътни предприятия; като има предвид, че прегледът на условията, при които ще може да се осъществи разширяването на прилагането на настоящия регламент за останалите железопътни предприятия, може да бъде отложен с няколко години с оглед на характера на тези предприятия, по-специално, по отношение на условията на конкуренция в транспорта и поради необходимостта от постепенното прилагане на тази обща политика;

като има предвид, че процесът на нормализация не освобождава държавите-членки от отговорността им, доколкото е възможно, да премахнат съществуващите причини за нарушаване; като има предвид, че с такова действие не трябва да причинят влошаване, по закон или на практика, на положението на железопътния персонал, или да затруднят или задържат подобренията в условията на работа и живот;

**ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

## РАЗДЕЛ I

### Определения и приложно поле

#### Член 1

1. Счетоводствата на железопътните предприятия трябва да бъдат нормализирани в съответствие с общите правила, посочени в настоящия регламент.
2. Всяка финансова компенсация, която може да бъде породена от нормализирането на сметките съгласно параграф 1, влиза в сила от 1 януари 1971 г., съгласно общите процедури предвидени в настоящия регламент.

#### Член 2

1. По смисъла на настоящия регламент нормализирането на сметките на железопътните предприятия се изразява в:

а) определяне на носените финансовите тежести или получени облекчения, съобразно положението, в което се намират, ако те са били при същите условия като условията на предприятията от другите видове транспорт, както наложените им тежести, така и облекченията, с които се ползват и които са резултат от законовите, подзаконовите или административните разпоредби, и;

б) изплащане на компенсация по отношение на тежестите или облекченията след определянето по буква а).

2. По смисъла на настоящия регламент, за финансови тежести не се считат тежестите, които са в резултат от законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които възпроизвеждат резултатите от преговорите между двата социални партньора .

3. Нормализирането на сметките по смисъла на настоящия регламент не се отнася до наложени от държавите-членки задължения за обществени услуги и посочени от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

#### Член 3

1. Железопътните предприятия, за които се прилага настоящия регламент, са:
  - Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwgen (NMBS);
  - Deutsche Bundesbahn (DB);
  - Societe nationale des chemins de fer francais (SNCF);

- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS);
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).

2. Най-късно до 1 януари 1973 г., Комисията ще представи на Съвета мерките, които тя счита необходими за разширяване на прилагането на настоящия регламент спрямо други предприятия, извършващи железопътен превоз.

#### *Член 4*

1. Нормализиране на сметките по смисъла на настоящия регламент трябва да се прилага спрямо следните категории финансови тежести и облекчения:

а) плащания, които железопътните предприятия са задължени да правят, които са за сметка на държавата в при останалата част от икономиката, включително и другите видове транспорт (Категория I);

б) социални разходи на железопътните предприятия поети в качеството на семейни надбавки, различни от тези, които те биха изплащали при условията на другите транспортни предприятия (Категория II);

в) изплащания на пенсии и други пенсии от железопътните предприятия при условия, които са различни от тези за другите транспортни предприятия (Категория III);

г) поемане на разходите от железопътните предприятия за инсталации на прелези (Категория IV).

2. Следните категории финансови тежести или облекчения, съществуващи при влизането в сила на настоящия регламент, трябва да бъдат преустановени най-късно до 1 януари 1971 г.:

а) задължението да се наема персонал, който надвишава нуждите на предприятието (Категория V);

б) Наложено от правителството на държавата-членка увеличение на трудовите възнаграждения със задна дата, когато това увеличение се прави с единствената цел трудовите възнаграждения, изплащани от железопътните предприятия да бъдат приведени в съответствие с трудовите възнаграждения в транспортния сектор (Категория VI);

в) забавяния, наложени от компетентните органи по отношение на обновяване и поддръжка (Категория VII).

3. Следната категория финансова тежест или облекчение, съществуващо по времето на влизането в сила на настоящия регламент, най-късно до 1 януари 1973 г. трябва да бъде премахната:

финансови тежести за реконструкция или замяна вследствие на военни щети, които се понасят от железопътните предприятия, но които би трябвало да се поемат от държавата (Категория VIII);

капиталовите и лихвени тежести по заеми, предоставени по тази категория, трябва да подлежат на нормализиране на сметките по смисъла на настоящия регламент докато тези пасиви изчезнат.

4. Следните категории финансови тежести или облекчения, съществуващи при влизането в сила на настоящия регламент, могат да бъдат предмет на нормализиране на сметките по смисъла на настоящия регламент:

а) задължението на се поддържа персонал, надвишаващ потребностите на предприятието (Категория IX);

б) Облагодетелстващи персонала мерки, като признание за заслуги към страната, наложени от държавата на транспортните предприятия при условия различни от тези на другите транспортни предприятия (Категория X);

в) платими надбавки на персонала, наложени на железопътните предприятия, но не на останалите транспортни предприятия (Категория XI);

г) социални разходи за сметка на железопътните предприятия, по отношение на конкретно медицинско лечение, различни от тези, които те биха поели ако работеха при условията на другите транспортни предприятия (Категория XII).

д) финансови тежести на железопътните предприятия като следствие от изискването на държавата към тях да поддържат съоръжения, които те не биха поддържали ако оперираха изцяло на търговска основа (Категория XIII);

е) наложени условия по отношение на държавни договори за съоръжения и доставки (Категория XIV).

Следната категория финансова тежест или полза също може да бъде предмет на нормализиране на сметките по смисъла на настоящия регламент:

капиталови и лихвени тежести, поети поради липса на нормализиране в миналото (Категория XV).

Окончателното уреждане на позицията по отношение на Категории IX - XV ще бъде прието от Съвета, най-късно при предприемането на мерки за прилагането на член 8 от Решение на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизиране на някои разпоредби засягащи конкуренцията в автомобилния, железопътния и вътрешноводния транспорт. Междувременно, държавите-членки трябва да

предприемат мерки за премахване на причините за тези финансови тежести или облекчения.

## Раздел II

### Общи правила за нормализиране и компенсиране

#### Член 5

1. Всяка финансова тежест или полза на железопътно предприятие, което трябва или може да бъде предмет на нормализиране на сметки, трябва да бъде определяно в съответствие с разпоредбите на Приложенията към настоящия регламент. Приложенията представляват неразделна част от настоящия регламент.

2. Когато за подлежаща на нормализация категория, приложената схема за железопътните предприятия се сравнява с тази за останалите видове транспорт, сравнението се извършва само с частните предприятия на останалите видове транспорт.

#### Член 6

1. Брутният размер на компенсацията трябва да бъде определян за всяка категория компенсация за нормализиране като се прилагат принципите на изчисление, посочени в приложението за съответната категория.

Нетният размер трябва да се получи като се вземе под внимание само веднъж всяко перо, което се появява повече от един път в изчислението на брутните размери за различните категории.

2. Когато изчислението, направено в съответствие с разпоредбите, предвидени в приложенията за всяка категория за нормализация, покаже финансова тежест за железопътното предприятие, последното трябва да има право на еквивалентна сума чрез компенсация от държавните органи.

Когато това изчисление разкрива придобивка за железопътното предприятие, равностойната сума чрез компенсация е дължима от железопътното предприятие на държавните органи.

#### Член 7

1. Всяка година железопътните предприятия трябва да представят на компетентните органи заявление за нормализиране в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

2. това заявление включва:

а) от една страна, свързани със следващата финансова година данни, изчислени на основата на действащите закони, подзаконови и административни разпоредби, които са в сила по времето, когато се прави заявлението; и

б) от друга страна, данни, необходими за корекция на сумите платени провизорно по отношение на финансовата година, за които са известни окончателните резултати.

3. Това заявление, която трябва да бъде направено своевременно, за да могат държавните органи да направят съответните предвиждания в бюджета, трябва да съдържа цялата необходима информация по отношение на:

а) финансовите тежести или облекчения за всяка категория за нормализиране;

б) методът на изчисление, прилаган за всяка разглеждана категория;

в) Брутните и нетни суми, упоменати в член 6, параграф 1 за всяка разглеждана категория. По отношение на установяването на предвижданията, посочени в параграф 2 буква а), изчисленията са направени въз основа на цифрите за последния период за които са известни окончателните резултати, като се отчитат и измененията, които може да са настъпили във всяка категория за нормализиране до времето, когато е направено заявлението.

#### *Член 8*

1. Компетентните органи на държавите-членки разглеждат данните, на които се основават заявленията на железопътните предприятия.

2. След като се даде възможност на съответното железопътно предприятие да представи своите бележки, компетентните органи на държавите-членки могат:

- да коригират сумите на компенсацията и да променят други пера в заявлението, ако не са следвани разпоредбите на настоящия регламент.

- да включат в заявлението други финансови тежести или облекчения, които са следствие от която и да било категория, предвидена в член 4.

3. Компетентните органи определят, в съответствие с разпоредбите, предвидени в настоящия регламент, изчисления размер на компенсацията за следващата финансова година и окончателния размер на компенсацията за последната предхождаща финансова година, за която са известни окончателните резултати. Това решение показва и подробности по изчисляването на тези суми.

4. Компетентните органи съобщават решението си на железопътното предприятие най-късно до шест месеца от момента на получаване на заявлението.



Ако компетентните органи не вземат решение в този срок, заявлението на железопътното предприятие се счита за предварително прието.

#### *Член 9*

Държавите-членки изплащат прогнозния размер на компенсацията, определена в съответствие с член 8 през финансовата година, за която е направено изчислението.

През същата финансова година държавите-членки изплащат или събират остатъка от компенсацията, дължим с оглед на разликата между окончателния размер на компенсацията за последната предхождаща година, за която има окончателни резултати и изчисленията и вече изплатени суми.

#### *Член 10*

1. Размерът на финансовата компенсация, изплатена за всяка категория нормализация, трябва да бъде показан в таблица, приложена към годишните сметки на железопътното предприятие. Таблицата трябва да показва отделно сумите за компенсация, получени на основата на предварителни изчисления и сумите, получени или изплатени за уреждане на остатъка по разпоредбите на член 9.

Таблицата също така трябва да показва сумите за компенсация за всяко задължение за обществена услуга, предоставени по силата на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

2. Общата сума на компенсацията, получена за нормализиране на сметките и компенсацията, получена за задължения за обществени услуги, в зависимост от действащите правила в отделните държави, се включва или в търговската сметка, или в сметка “приходи и загуби” на съответното железопътно предприятие.

#### *Член 11*

Решенията на компетентните органи на държавите-членки, вземани в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, трябва да посочват основанията, на които са базирани, и подлежат на официално публикуване.

#### *Член 12*

Държавите-членки осигуряват на железопътните предприятия, в качеството им на такива, възможност техните интереси да бъдат представлявани с подходящи средства по отношение на решения, взимани в съответствие с настоящия регламент.

### **Раздел III**

#### **Заклучителни разпоредби**

### *Член 13*

1. Комисията може да поиска от държавите-членки да предоставят цялата необходима информация, свързана с прилагането на настоящия регламент. Когато счете за необходимо, Комисията се консултира със съответните държави-членки.

2. Компенсация, изплащана по смисъла на настоящия регламент, се освобождава от процедурата за предварителна информация, предвидена в член 93, параграф 3 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност.

Държавите-членки незабавно съобщават на Комисията действително изплатените като компенсация суми по отношение на всяка категория финансова тежест или полза по смисъла на настоящия регламент.

### *Член 14*

1. Държавите-членки, след консултиране с Комисията, своевременно приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за прилагането на настоящия регламент.

2. По искане на държава-членка или когато Комисията счете за уместно, Комисията започва консултиране със съответните държави-членки за предложените условия на мерките, посочени в параграф 1.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялостност и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Люксембург на 26 юни 1969 година.

*За Съвета:*  
*Председател*  
**G. THORN**

## *ПРИЛОЖЕНИЕ I*

### **Категория I**

**Плащания, наложени на железопътните предприятия и поети от държавата за останалата част от икономиката, включително и другите видове транспорт**

#### **A. Приложно поле**

Тази категория се отнася за случая, когато, в съответствие с законова, подзаконова или административна, дадено железопътно предприятие трябва

само да извършва определени плащания, които се поемат изцяло или частично от държавата за останалата част от икономиката, включително и за други транспортни предприятия. Тези плащания включват, по-специално, компенсация по отношение на загуба или нараняване в резултат на трудови злополуки и специални надбавки за децата на служителите.

#### **Б. Принцип на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на размера, който държавата би поела, ако се касае за предприятие в останалата част на икономиката, включително и други видове транспорт.

### *ПРИЛОЖЕНИЕ II*

#### **Категория II**

**Социални разходи на транспортните предприятия за семейни надбавки, различни от тези, които те биха поели ако трябва да работят при същите условия като други транспортни предприятия**

#### **А. Приложно поле**

Тази категория се отнася за случая, когато, в съответствие с законовите, подзаконовите или административните разпоредби, дадено железопътно предприятие трябва да извършва плащания на семейни надбавки или директно, или чрез специализиран орган.

#### **Б. Принцип на изчисляване**

За да бъде нормализирана финансовата тежест, тя трябва да е равна на разликата между:

а) размера на надбавките, изплащани от железопътното предприятие по разпоредбите на общия закон и

б) този същия размер, коригиран със:

- съотношението между главите на семейства към общия брой на служителите в железопътното предприятие и това съотношение при всички предприятия, които изплащат чрез специализиран орган, взето като база за сравнение;

- съотношението между средния брой лица в железопътното предприятие, които всяка глава на семейство издържа, и средния брой при всички предприятия, които изплащат чрез специализиран орган, взето като база за сравнение.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ III*

### **Категория III**

#### **Изплащания при пенсиониране и други пенсии извършвани от железопътните предприятия при условия различни от тези за другите транспортни предприятия**

##### **A. Приложно поле**

Тази категория се отнася за случая, когато, в съответствие с законовите, подзаконовите и административните разпоредби, дадено железопътно предприятие е задължено да извършва изплащания при пенсиониране и други пенсии за своите служители и други лица, които имат право на това, при условия различни от тези за другите транспортни предприятия.

Разликата в условията, предизвикваща и разлика в плащанията, произтичат от:

1. факта, че железниците трябва да изплащат директно и изцяло съществуващите пенсии, докато други транспортни предприятия плащат на съответен орган вноска, която е пропорционална на броя на техния активно зает персонал и съобразно нивото на трудовите доходи на този персонал; или
2. факта, че железопътните служители ползват блага по някои разпоредби, които не важат за други видове транспорт и които водят до допълнителни финансови тежести или облекчения за железниците.

##### **B. Принципи на изчисляване**

1. По отношение на плащания, посочени от буква А точка 1, компенсацията е равна на разликата между финансовата тежест, която носи предприятието и тази, която би носило, ако, със същия брой служители на действителна служба и със същото възнаграждение, са предмет на общото право (обща социалноосигурителна схема и задължителна допълнителна схема) или на системата, която е прилагана при другите видове транспорт. В случаите, когато тези схеми не дават база за сравнение, за база трябва да се вземе схема за пенсиониране и пенсии на представително транспортно предприятие.

Поетата от железопътното предприятие финансова тежест трябва да се определя директно от неговите счетоводни сметки.

Финансовата тежест, която железопътното предприятие би носело ако, със същият брой лица на действителна служба и със същото възнаграждение, би била предмет на същата схема, която е взета за база за сравнение, трябва да бъде определяна като се прилагат законовите, подзаконовите или административните разпоредби, които уреждат тази схема.

2. За плащания по буква А точка 2, компенсацията трябва да бъде равна или на:

а) разликата между: - финансовата тежест, носена от предприятието, така както е определена директно от неговите счетоводни сметки и

- преките или косвени облекчения, на които предприятието има право чрез сравнение с други видове транспорт по силата на специалните разпоредби посочени в буква А точка 2 ; или

б) разликата между:

- финансовите тежести, които предприятието поема или би поело, за да покрие всички плащания за прослужено време и пенсионни схеми; и

- финансовата тежест, която би се появила в резултат на прилагането на схемата, взета като база за сравнение.

3. Ако някои норми на вътрешното право, които имат същата цел, но са формулирани при други условия, водят до резултати същите като тези, които произтичат от прилагането на параграфи 1 и 2, компенсацията може да бъде изчислявана на базата на тези норми.

4. До 31 декември 1970 г., всяка държава-членка съобщава на Комисията прогнозния размер на компенсацията, която тя възнамерява да изплати на своето железопътно предприятие в съответствие с горните принципи.

До 31 декември 1971 г., Комисията ще представи доклад по този въпрос. Въз основа на този доклад, но не по-късно от времето, когато ще бъдат приети мерки за прилагането на член 8 от Решението на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизиране на някои разпоредби, засягащи конкуренцията в автомобилния, железопътния и вътрешноводния транспорт, Съветът ще вземе решение за предприемането на действия в това отношение.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

### **Категория IV**

#### **Поемане от железопътни предприятия на разходи за прелези**

##### **A. Приложно поле**

Тази категория включва случаи, когато в съответствие с законова, подзаконова или административна разпоредба, дадено железопътно предприятие поема неестествено голям дял от строителните и оперативни разходи за съоръжения, използвани както от железниците, така и от други видове транспорт.

За неестествено голям дял се счита:

а) при строежа на нов път, различен от пътя поискан от железопътното предприятие, като то поема разходите за прелез на новия път;

б) при модернизация на подлез или надлез или при смяна на надземен прелез с подлез или надлез, различен от този, поискан от железопътното предприятие, като то поема разходите за модернизацията, като се приспада всеки допълнителен разход или изменения, направени по искане на железопътното предприятие и стойността на ползата, което то получава от модернизацията;

в) при модернизация на надземен прелез и железопътното предприятие поема повече от половината от разходите;

г) при реконструкция, поддръжка или опериране на:

- надлез или подлез,

железопътното предприятие поема част от разходите, която е по-голяма от частта на разходите за изграждането или модернизирането на прелези, които то трябва да поеме на базата на букви а) или б);

- надземен прелез,

железопътното предприятие поема повече от половината от разходите.

## **Б. Принципи на изчисляване**

Компенсацията се определя, както следва:

За случая по буква а): размерът на компенсацията трябва да бъде равен на частта от поетите от железопътното предприятие разходи, което не е поискало въпросния нов път, като се приспадат допълнителните разходи, направени в резултат на измененията, направени по искане на железопътното предприятие;

За случая по буква б): размерът на компенсацията трябва съответства на частта от поетите от железопътното предприятие разходи, което не е поискало модернизирането на въпросното съоръжение, като се приспадат допълнителните разходи за модернизация, поискани от железопътното предприятие и размерът на ползата, която железопътното предприятие извлича от извършването на работите; тази полза трябва да бъде оценена като се вземе предвид компенсацията, която железопътното предприятие е получило за надземен прелез, тогава когато надземен прелез се подменя с подлез или надлез.

За случая по буква в): размерът на компенсацията съответства на тази част на поетите от железопътното предприятие разходи, която надвишава половината разходи, които то трябва да поеме;

За случая по буква г): в случая на прелези и надлези, размерът на компенсацията трябва да бъде равен на тази част от поетите от железопътното предприятие разходи, която надвишава частта на разходите за изграждане и модернизиране на прелези, които то трябва да поеме в съответствие с принципите на изчисляване, посочени за случаите по букви а) и б);

- в случая на надземни прелези, размерът на компенсацията трябва да бъде равен на тази част от поетите от железопътното предприятие разходи, която надвишава половината, което то трябва да поеме.

#### *ПРИЛОЖЕНИЕ V*

##### **Категория V**

**Задължение да се набиране на персонал свръх  
нуждите на предприятието**

##### **Приложно поле**

Тази категория обхваща случаите, когато железопътно предприятие трябва да наема повече персонал, повече от необходим в съответствие със закони, подзаконови и административни разпоредби.

#### *ПРИЛОЖЕНИЕ VI*

##### **Категория VI**

**Увеличения на трудовото възнаграждение, наложено със задна дата от  
правителството на държава - членка, освен в случаите, когато тези  
увеличения се правят с единствената цел трудовото възнаграждение да  
бъде приведено в съответствие с възнагражденията, които се плащат в  
останалата част от транспортния сектор.**

##### **Приложно поле**

Тази категория обхваща случаите, когато, в съответствие с дадена мярка на правителството, железопътното предприятие трябва да направи увеличение на трудовото възнаграждение на персонала със задна дата, без да му се позволява да коригира тарифи, които да отчитат тези увеличения със задна дата, като в същото време подобни финансови тежести не се налагат на други транспортни предприятия.

#### *ПРИЛОЖЕНИЕ VII*

##### **Категория VII**

**Наложена от компетентните органи забавя по отношение обновлението и  
поддръжката**

##### **Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, в съответствие с дадено решение на държавните органи, железопътното предприятие е задължено да намали разходите си за обновление и поддръжка до ниво, което е по-ниско от това, необходимо да бъде осигурена приемствеността на дейностите на предприятието.

Последствието от тази намеса е, че разходите за финансовите години през които отложената работа е трябвало да бъде извършена се качват до неестествено високо ниво. Това състояние на нещата поражда финансова тежест, наложена на железопътното предприятие в случаите когато то не може да увеличи сумите за съответните години за разходи за поддръжка и обновление.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ VIII*

### **Категория VIII**

**Финансови тежести за реконструкция и подмяна, произтичащи от поражения по време на война, нанесени на железопътно предприятие, които би трябвало да бъдат поети от държавата**

#### **A. Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, в съответствие със законова, подзаконова или нормативна разпоредба, железопътното предприятие трябва да поеме финансови тежести за реконструкция и подмяна, произтичащи от поражения по време на война, на база различна от тази, която важи за останалите транспортни предприятия.

#### **Б. Принцип на изчисляване**

Размерът трябва да бъде определен посредством сравняване на базата, на която са поети финансовите тежести между железопътното и други предприятия, като се отчитат непреките разходи, направени поради специфичната природа на железопътните дейности.

Трябва да бъдат взети под внимание следните финансови тежести:

- а) преките разходи за реконструкция или подмяна;
- б) капиталът и лихвените тежести по заеми във връзка с реконструкция или подмяна.

Размерът на компенсацията трябва да се дава директно от счетоводните сметки на железопътното предприятие.

Когато е договорен заем с цел да бъдат посрещнати и други разходи, финансовата тежест, която той поражда, трябва да бъде определяна на базата на тази част от заема, която е предназначена за реконструкция или подмяна.



## *ПРИЛОЖЕНИЕ IX*

### **Категория IX**

#### **Задължение да се задържи персонал, надвишаващ нуждите на предприятието**

##### **A. Приложно поле**

Тази категория обхваща случаите, когато в съответствие с разпоредба на орган на публичната власт, железопътното предприятие трябва да:

- а) да държи на работа излишен персонал, който то би имало право да освободи по нормативната база;
- б) съгласно свои вътрешни правила за персонала, които не са съгласувани с железопътното предприятие, да задържи персонал, освободен чрез мерки за рационализиране на експлоатацията и чието използване за други цели в предприятието не е оправдано.

##### **Б. Принципи на изчисляване**

Финансовата тежест в резултат на задържането на излишен персонал на действителна служба ще бъде пропорционална на броя на лицата, засегнати от въпросната мярка.

За случая по а): предприятието предлага броя на лицата, които трябва да бъдат освободени. Броят на лицата, които трябва да бъдат задържани, се определя посредством решение на компетентните органи. Дава се компенсация за разходи, свързани с този излишен персонал за периода, за който персонала надвишава потребностите.

За случая по б): броят на излишния персонал, който трябва да бъде взет под внимание при изчисляването, се определя от железопътното предприятие. Този брой трябва да бъде равен на броя на освободените в резултат на мерките за рационализиране, като се отчита възможността за наемане отново на този персонал през годината, в която се осъществяват мерките за рационализиране, за работни места, които са освободени поради пенсиониране и ли на новосъздадени работни места.

Размерът на появилата се финансова тежест ще бъде равен на общия размер на трудовото възнаграждение, надбавки и вноски за социално осигуряване за всяко наето лице или за всяка хомогенна група от такива лица. Във втория случай размерът може да бъде изчисляван на базата на усреднените стойности за всяка група.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ X*

## **Категория X**

**Мерки в полза на персонала, наложени от държавата на железопътните предприятия, за национално признание при условия, различни от тези валидни за другите транспортни предприятия**

### **A. Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, по силата на законова, подзаконова или административна разпоредба, дадено железопътно предприятие се задължава, в полза на персонала, за прослужена военна служба или за извършени специални услуги на страната си, да приеме специални мерки, такива като даване на надбавки, повишение по старшинство, допълнителни повишения, или специални отпуски.

### **Б. Принципи на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на размера на специалните облекчения, които предприятието трябва да осигури на въпросния персонал.

По отношение на допълнителните повишения трябва да се вземат под внимание само повишенията, които надвишават нуждите на организацията.

Компенсацията може да бъде изчислявана по два различни начина, в зависимост от броя на заинтересованите лица:

- а) изчислението трябва да се прави отделно за всеки отделен случай, и
- б) по хомогенни групи лица, средното увеличение на разходите на лице и броя на лицата, които получават изгоди всяка година.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ XI*

### **Категория XI**

**Надбавки за персонала, наложени на железопътните предприятия, но не и на останалите транспортни предприятия**

### **Приложно поле**

Тази категория включва случая, когато, по силата на законова, подзаконова или административна разпоредба, железопътното предприятие се задължава да дава на персонала си или на част от него, независимо дали е на действителна служба или е на разположение, надбавки, които не са наложени на другите транспортни предприятия. Тези надбавки по-специално включват допълнителни семейни надбавки или допълнителни ваканционни обезщетения.

## **Б. Принцип на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на размера на финансовата тежест, която предприятието трябва да понесе.

### *ПРИЛОЖЕНИЕ XII*

#### **Категория XII**

**Социални разходи на железопътните предприятия за медицинско лечение, различни от тези, които биха имали, ако трябваше да ги покриват като другите транспортни предприятия**

#### **А. Приложно поле**

Тази категория обхваща случаи, когато, в съответствие с разпоредба на органи на публичната власт, железопътното предприятие трябва да поеме, пряко или чрез специализиран орган, на някои разходи, като тези за медицинско лечение.

#### **Б. Принципи на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на разликата между размера на финансовата тежест, действително понасяна от предприятието и тежестта, която то би понесло ако е свързано с органа, взет за база за сравнение, като се отчитат облекченията, доброволно дадени от предприятието.

Сравнението за медицинско лечение трябва да се изчислява по следния начин: поетата от железопътното предприятие финансова тежест трябва да бъде определяна директно от неговите счетоводни сметки. Финансовата тежест, която то би носило ако, със същия брой на лица на действителна служба и със същото възнаграждение, е било субект по схемата взета за сравнение, трябва да бъде определяна в съответствие с законови, подзаконови или административни разпоредби, които регулират тази схема. Разходите за облекчения, които железопътното предприятие доброволно дава на персонала си в допълнение към съществуващите в взетата за сравнение, трябва да бъдат приспаднати от разликата между двете получени по този начин суми.

### *ПРИЛОЖЕНИЕ XIII*

#### **Категория XIII**

**Финансови тежести в резултат от наложеното от държавата поддържане на цехове или на други сгради при условия, които не отговарят на търговско управление на железопътно предприятие**

#### **А. Приложно поле**

Тази категория обхваща случая, когато, в съответствие с решение на органи на публичната власт, железопътно предприятие, от съображения за социална или регионална политика, се задължава да поддържа в експлоатация съоръжения, чието съществуване вече не е оправдано като се изхожда от потребностите на предприятието.

#### **Б. Принципи на изчисляване**

Компенсацията трябва да бъде равна на разходите за поддържане на въпросните съоръжения. Цифрите за определяне на тези разходи трябва да са тези, които са дадени в счетоводните сметки на железопътното предприятие.

### *ПРИЛОЖЕНИЕ XIV*

#### **Категория XIV**

##### **Наложени условия за предоставяне на обществени поръчки за извършване на строителни работи и доставки**

#### **А. Приложно поле**

Тази категория обхваща случая когато, в съответствие с разпоредба на органи на публичната власт, железопътно предприятие трябва да предостави част от обществените поръчки за извършване на строителни работи и доставки на местни предприятия, намиращи се в определени райони на държавата-членка или на някои категории национални изпълнители.

#### **Б. Принципи на изчисляване**

Сравнението се прави между цената на страната, на която преференциално се възлага договора, и цената на икономически най-изгодната оферта за този договор, или, ако търгът е неуспешен, за подобна обществена поръчка.

Размерът на компенсацията е разликата между тези две цени.

### *ПРИЛОЖЕНИЕ XV*

#### **Категория XV**

##### **Капиталови и лихвени тежести в резултат на отсъствие на нормализиране в миналото**

#### **А. Приложно поле**

Тази категория обхваща случаи, когато, в резултат на акт на органи на публичната власт, бюджетът на железопътното предприятие включва провизия за капиталова и лихвена тежест за заеми договорени с или получени авансови

плащания от компетентните органи по решения, взети в миналото от тези органи на основания, несъвместими с принципите на нормализиране залегнали в настоящия регламент.

## **Б. Принципи на изчисляване**

Посочените по-долу капиталова и лихвена тежест могат да бъдат включени от компетентните органи в техния собствен бюджет или могат да бъдат включени за нормализиране в рамките на настоящия регламент. Във втория случай, нормализирането трябва да важи за цялата капиталова и лихвена тежест, показана в бюджета на железопътното предприятие за заеми договорени с или възстановими аванси на компетентните органи.

Размерът на тези тежестта трябва да бъде определен от счетоводните книги на железопътното предприятие.