

# Gazzetta ufficiale

## delle Comunità europee

12° Anno n. L 156

28 giugno 1969

Edizione in lingua italiana

## Legislazione

---

### Sommario

#### I *Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità*

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

Regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie . . . . . 8

## I

*(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)*

## 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

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 <sup>(1)</sup>,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,

considerando che uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità create dall'imposizione alle imprese di trasporto, da parte degli Stati membri, di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza;

considerando che è quindi necessario sopprimere gli obblighi di servizio pubblico definiti nel presente regolamento; che, tuttavia, il mantenimento di tali obblighi è indispensabile in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficienti; che tale fornitura si valuta in funzione dell'offerta e della domanda di trasporto esistenti, nonché delle esigenze della collettività;

considerando che tali misure di soppressione non si estendono ai prezzi e alle condizioni di trasporto

imposte alle imprese nel settore dei trasporti di persone a favore di una o più categorie sociali particolari;

considerando che, per l'applicazione di tali misure, è necessario definire i vari obblighi di servizio pubblico di cui al presente regolamento; che tali obblighi comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario;

considerando che è necessario lasciare agli Stati membri l'iniziativa di adottare misure di soppressione o di mantenimento degli obblighi di servizio pubblico; che, tuttavia, poiché tali obblighi potrebbero comportare oneri per le imprese di trasporto, queste devono poter presentare le relative domande di soppressione alle competenti autorità degli Stati membri;

considerando l'opportunità di prevedere che le imprese di trasporto possano presentare domande di soppressione degli obblighi di servizio pubblico soltanto ove tali obblighi comportino per le stesse svantaggi economici determinati secondo metodi comuni definiti nel presente regolamento;

considerando che, ai fini del miglioramento dell'esercizio, le imprese di trasporto devono avere la possibilità di proporre nelle loro domande, l'utilizzazione di un'altra tecnica di trasporto più idonea al traffico;

considerando che, nel decidere il mantenimento di obblighi di servizio pubblico, le autorità competenti degli Stati membri devono potere subordinare la loro decisione a condizioni atte a migliorare il rendimento delle prestazioni in causa; che è necessario che le autorità competenti, decidendo la soppressione di un obbligo di servizio pubblico, possano tuttavia prevedere l'istituzione di un servizio sostitutivo, allo scopo di garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto;

<sup>(1)</sup> GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1500/65.

<sup>(2)</sup> GU n. C 27 del 28. 3. 1968, pag. 18.

<sup>(3)</sup> GU n. C 49 del 17. 5. 1968, pag. 15.

considerando che, per tener conto degli interessi di tutti gli Stati membri, è opportuno istituire una procedura comunitaria per il caso in cui la soppressione di un obbligo d'esercizio o di trasporto sia tale da interferire con gli interessi di un altro Stato membro;

considerando che, al fine di consentire un'adeguata organizzazione dell'esame delle domande intese alla soppressione degli obblighi di servizio pubblico presentate dalle imprese, è opportuno fissare il termine entro il quale tali domande debbono essere presentate, nonché il termine entro il quale esse vanno esaminate dagli Stati membri;

considerando che, ai sensi dell'articolo 5 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, il mantenimento di un obbligo di servizio pubblico definito nel presente regolamento, deciso dalle autorità competenti, comporta l'obbligo di compensare gli oneri che ne derivano per le imprese di trasporto;

considerando che il diritto delle imprese di trasporto alla compensazione degli oneri deve sorgere a decorrere dalla decisione degli Stati membri di mantenere un obbligo di servizio pubblico; che, tuttavia, in considerazione del carattere annuale del bilancio, tale diritto non può sorgere nel periodo iniziale di applicazione del presente regolamento, anteriormente al 1° gennaio 1971, e che tale data può essere prorogata in rapporto ad eventuali proroghe dei termini fissati per l'esame delle domande delle imprese di trasporto;

considerando che, peraltro, l'articolo 6 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 prevede che gli Stati membri procederanno alla compensazione degli oneri derivanti, nel settore dei trasporti di persone, dall'applicazione di prezzi e condizioni di trasporto imposte nell'interesse di una categoria sociale particolare; che tale compensazione dovrà intervenire a decorrere dal 1° gennaio 1971 e che tale data può essere prorogata di un anno in base ad una procedura comunitaria, in caso di difficoltà particolari di uno Stato membro;

considerando che la compensazione degli oneri che conseguono, per le imprese di trasporto, dal mantenimento degli obblighi di servizio pubblico deve essere effettuata secondo metodi comuni; che per fissare tali compensazioni è necessario tener conto delle ripercussioni che la soppressione dell'obbligo avrebbe sull'attività dell'impresa;

considerando che è necessario applicare le disposizioni del presente regolamento ad ogni nuovo caso

di obbligo di servizio pubblico, definito nel presente regolamento, che dovesse essere imposto ad un'impresa di trasporto;

considerando che, poiché le compensazioni risultanti dalla 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 la Commissione deve poter ottenere dagli Stati membri ogni informazione utile in merito all'applicazione del presente regolamento;

considerando che, per permettere al Consiglio di esaminare la situazione esistente in ogni Stato membro in materia di applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrà presentare al Consiglio una relazione in proposito entro il 31 dicembre 1972;

considerando che è opportuno garantire che gli Stati membri pongano a disposizione delle imprese di trasporto 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 il presente regolamento si applica per ora alle attività di trasporto ferroviario delle sei imprese nazionali ferroviarie degli Stati membri e, per le imprese degli altri modi di trasporto, alle imprese che non effettuano in via principale trasporti a carattere locale o regionale e che perciò il Consiglio dovrà decidere entro un termine di tre anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento quali azioni dovranno essere intraprese in materia di obblighi di servizio pubblico per le prestazioni di trasporto non previste dal presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### SEZIONE I

#### Disposizioni generali

##### *Articolo 1*

1. Gli Stati membri sopprimono gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, definiti nel presente regolamento, nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

2. Tali obblighi potranno tuttavia essere mantenuti nella misura in cui siano indispensabili a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto.

3. Il paragrafo 1 non si applica, nel settore dei trasporti di persone, ai prezzi e alle condizioni di trasporto imposti da uno Stato membro a favore di una o più categorie sociali particolari.

4. Gli oneri gravanti sulle imprese di trasporto in conseguenza del mantenimento degli obblighi di cui al paragrafo 2 e dell'applicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto di cui al paragrafo 3, formano oggetto di compensazioni determinate in base a metodi comuni indicati nel presente regolamento.

#### *Articolo 2*

1. Per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.

2. Gli obblighi di servizio pubblico ai sensi del paragrafo 1 comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario.

3. Per obbligo di esercizio, ai sensi del presente regolamento, si intende l'obbligo fatto alle imprese di trasporto di adottare, per le linee o gli impianti il cui esercizio sia stato loro affidato mediante concessione od autorizzazione equivalente, tutte le misure atte a garantire un servizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità, di regolarità e di capacità. Tale nozione comprende anche l'obbligo di garantire l'esercizio di servizi complementari, nonché l'obbligo di mantenere in buono stato, dopo la soppressione dei servizi di trasporto, linee, impianti e materiale, nella misura in cui quest'ultimo sia eccedente rispetto all'insieme della rete.

4. Per obbligo di trasporto, ai sensi del presente regolamento, si intende l'obbligo fatto alle imprese di trasporto di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o di merci a prezzi e condizioni di trasporto determinati.

5. Per obbligo tariffario, ai sensi del presente regolamento, si intende l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari, soprattutto per talune categorie di viaggiatori, per talune categorie di prodotti o per talune relazioni.

Le disposizioni del comma precedente non si applicano agli obblighi derivanti da misure generali di politica dei prezzi applicabili al complesso delle attività economiche, o da misure adottate in materia

di prezzi e di condizioni generali di trasporto per l'organizzazione del mercato dei trasporti o di una parte di questo.

#### SEZIONE II

#### **Principi comuni per la soppressione o il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico**

#### *Articolo 3*

1. Allorché le autorità competenti degli Stati membri decidono il mantenimento totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico e più soluzioni garantiscono, in condizioni analoghe, la fornitura di sufficienti servizi di trasporto, le autorità competenti scelgono quella che comporta il minimo costo per la collettività.

2. La fornitura di sufficienti servizi di trasporto si valuta in funzione dei seguenti elementi:

- a) l'interesse generale;
- b) le possibilità di ricorso ad altre tecniche di trasporto e la loro idoneità a soddisfare le esigenze di trasporto considerate;
- c) i prezzi e le condizioni di trasporto che possono essere offerti agli utenti.

#### *Articolo 4*

1. Spetta alle imprese di trasporto di presentare alle autorità competenti degli Stati membri domanda per la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico, qualora tale obbligo comporti per esse svantaggi economici.

2. Le imprese di trasporto possono proporre, nella loro domanda, di sostituire con un'altra tecnica di trasporto quella attualmente impiegata. Le imprese determinano le economie che possono migliorare i risultati della loro gestione finanziaria, applicando le disposizioni dell'articolo 5.

#### *Articolo 5*

1. Un obbligo di esercizio o di trasporto comporta svantaggi economici se la diminuzione delle spese che potrebbe essere realizzata con la soppressione totale o parziale di tale obbligo riguardo a una prestazione o ad un complesso di prestazioni soggette a tale obbligo, è superiore alla diminuzione degli introiti risultante da detta soppressione.

Gli svantaggi economici sono determinati sulla base di un consuntivo, se del caso attualizzato, degli svantaggi economici annui costituiti dalla differenza fra la riduzione degli oneri annui e la riduzione degli introiti annui derivanti dalla soppressione dell'obbligo.

Tuttavia, se degli obblighi di esercizio o di trasporto sono relativi ad una o più categorie di traffico di persone o di merci su una rete o su una parte considerevole di una rete, la valutazione degli oneri che possono essere eliminati in caso di soppressione dell'obbligo viene fatta sulla base di una suddivisione fra le varie categorie di traffico dei costi complessivi sostenuti dall'impresa per la sua attività di trasporto.

Lo svantaggio economico è in tal caso pari alla differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività dell'impresa interessata dall'obbligo di servizio pubblico e il corrispondente introito.

Gli svantaggi economici vengono determinati tenendo conto delle ripercussioni dell'obbligo sul complesso dell'attività dell'impresa.

2. L'obbligo tariffario comporta svantaggi economici quando la differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico soggetto all'obbligo è inferiore alla differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico risultante da una gestione commerciale che tenga conto dei costi delle prestazioni soggette a detto obbligo nonché della situazione del mercato.

#### Articolo 6

1. Entro il termine di un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, le imprese di trasporto presentano alle autorità competenti degli Stati membri la domanda di cui all'articolo 4.

Le imprese di trasporto possono presentare domanda, dopo la scadenza del termine summenzionato, se costatano il ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

2. Le decisioni di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, un obbligo di servizio pubblico, prevedono, per gli oneri che ne derivano, la concessione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli articoli 10, 11, 12 e 13.

3. Le autorità competenti degli Stati membri decidono entro il termine di un anno dalla data della presentazione della domanda per quanto concerne gli obblighi di esercizio e di trasporto ed entro il termine di sei mesi per quanto concerne gli obblighi tariffari.

Il diritto alla compensazione sorge dal giorno della decisione delle autorità competenti e comunque non anteriormente al 1° gennaio 1971.

4. Tuttavia, se le autorità competenti degli Stati membri lo ritengono necessario per il numero e l'importanza delle domande presentate da ogni impresa, possono prorogare il termine di cui al primo comma del paragrafo 3 fino e non oltre il 1° gennaio 1972. In questo caso il diritto alla compensazione sorge in questa stessa data.

Qualora intendano avvalersi di questa facoltà, le autorità competenti degli Stati membri ne informano le imprese interessate entro sei mesi dalla presentazione delle domande.

In caso di particolari difficoltà di uno Stato membro e a richiesta del medesimo, il Consiglio, su proposta della Commissione, può autorizzare tale Stato a prorogare il termine di cui al primo comma sino al 1° gennaio 1973.

5. Se le autorità competenti non hanno preso una decisione nei termini previsti, l'obbligo di cui è chiesta la soppressione in virtù dell'articolo 4, paragrafo 1, è soppresso.

6. Il Consiglio esaminerà, sulla base di una relazione presentata dalla Commissione entro il 31 dicembre 1972, la situazione esistente in ogni Stato membro per quanto riguarda l'attuazione del presente regolamento.

#### Articolo 7

1. La decisione di mantenimento può essere subordinata a condizioni atte a migliorare il rendimento delle prestazioni soggette all'obbligo in questione.

2. La decisione di soppressione può prevedere l'istituzione di un servizio sostitutivo. In tal caso, la soppressione avrà efficacia non prima del momento in cui entrerà in esercizio il servizio sostitutivo.

#### Articolo 8

1. Lo Stato membro comunica alla Commissione, anteriormente alla loro esecuzione, le misure di soppressione degli obblighi di esercizio o di trasporto che esso intende adottare per le linee o i servizi di trasporto che possono pregiudicare il commercio o il traffico tra Stati membri. Esso ne informa gli altri Stati membri.

2. Se lo ritiene utile, ovvero a richiesta di un altro Stato membro, la Commissione procede ad una consultazione con gli Stati membri in merito alle misure previste.

3. La Commissione rivolge a ciascuno Stato membro interessato un parere o una raccomandazione nei due mesi successivi al ricevimento della comunicazione di cui al paragrafo 1.

### SEZIONE III

#### Applicazione ai trasporti di persone di prezzi e condizioni di trasporto imposti a favore di una o più categorie sociali particolari

##### Articolo 9

1. L'ammontare della compensazione degli oneri gravanti sulle imprese in conseguenza all'applicazione, ai trasporti di persone, dei prezzi e delle condizioni di trasporto imposti a favore di una o più categorie sociali particolari, è determinato secondo i metodi comuni previsti agli articoli 11, 12 e 13.

2. La compensazione è dovuta a decorrere dal 1° gennaio 1971.

In caso di particolari difficoltà di uno Stato membro e a richiesta del medesimo, il Consiglio, su proposta della Commissione, può autorizzare tale Stato a prorogare detta decorrenza al 1° gennaio 1972.

3. Domande di compensazione sono presentate alle autorità competenti degli Stati membri.

### SEZIONE IV

#### Metodi comuni di compensazione

##### Articolo 10

1. Per quanto riguarda l'obbligo d'esercizio o di trasporto, l'ammontare della compensazione prevista all'articolo 6 è pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti dell'impresa che può derivare, per il periodo di tempo considerato, dalla soppressione totale o parziale corrispondente dell'obbligo in questione.

Tuttavia, se gli svantaggi economici sono stati calcolati suddividendo i costi complessivi sostenuti dall'impresa per la sua attività di trasporto fra le varie parti di questa attività di trasporto, l'ammontare della compensazione è pari alla differenza fra i costi

imputabili alla parte dell'attività dell'impresa interessata dall'obbligo di servizio pubblico e l'introito corrispondente.

2. Per determinare gli oneri e gli introiti di cui al paragrafo 1 si tiene conto delle ripercussioni che la soppressione dell'obbligo in questione avrebbe sul complesso dell'attività dell'impresa.

##### Articolo 11

1. Nel caso di un obbligo di natura tariffaria, l'ammontare della compensazione prevista all'articolo 6 e all'articolo 9, paragrafo 1, è pari alla differenza fra due termini:

a) Il primo termine è pari alla differenza tra, da un lato, il prodotto del numero delle unità di trasporto previste

— per la tariffa più favorevole che potrebbe essere rivendicata dagli utenti se non esistesse l'obbligo in questione

— o, in mancanza di tale tariffa, per il prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale che tenesse conto dei costi della prestazione in questione nonché della situazione del mercato e, dall'altro, il prodotto del numero delle unità di trasporto effettive per la tariffa imposta durante il periodo di tempo considerato.

b) Il secondo termine è pari alla differenza fra il costo che risulterebbe dall'applicazione della tariffa più favorevole o del prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale e il costo che risulta dall'applicazione della tariffa imposta.

2. Se, per la situazione del mercato, la compensazione calcolata in applicazione del paragrafo 1 non consente di coprire i costi complessivi del traffico soggetto all'obbligo tariffario in questione, l'ammontare della compensazione prevista all'articolo 9, paragrafo 1, è pari alla differenza tra detti costi e gli introiti di detto traffico. Le eventuali compensazioni già effettuate ai sensi dell'articolo 10 sono prese in considerazione in questo calcolo.

3. Per il calcolo degli oneri e degli introiti di cui al paragrafo 1 si tiene conto delle ripercussioni che la soppressione dell'obbligo in questione avrebbe sul complesso dell'attività dell'impresa.

*Articolo 12*

Per la determinazione dei costi risultanti dal mantenimento degli obblighi, si tiene conto di un'efficiente gestione dell'impresa e di una fornitura di servizi di trasporto di qualità adeguata.

Gli interessi sul capitale proprio possono essere dedotti dagli interessi contabili.

*Articolo 13*

1. Le decisioni prese in virtù degli articoli 6 e 9 stabiliscono in anticipo l'importo della compensazione per un periodo minimo di un anno. Le decisioni stabiliscono al tempo stesso i fattori che possono comportare una revisione degli importi.

2. Gli importi di cui al paragrafo 1 sono sottoposti a revisione ogni anno dopo la chiusura della contabilità dell'esercizio dell'impresa.

3. Il pagamento delle compensazioni fissate in anticipo è effettuato mediante versamenti rateizzati. Il pagamento degli importi dovuti in base ad una revisione di cui al paragrafo 2 è effettuato immediatamente dopo la revisione.

## SEZIONE V

**Imposizione di nuovi obblighi di servizio pubblico***Articolo 14*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico a una impresa di trasporto soltanto se tali obblighi sono indispensabili a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto, a condizione che non si tratti dei casi previsti al paragrafo 3 dell'articolo 1.

2. Se gli obblighi così imposti comportano per le imprese di trasporto svantaggi economici ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, ovvero oneri ai sensi dell'articolo 9, le autorità competenti degli Stati membri prevedono, nelle loro decisioni relative all'imposizione di nuovi obblighi, la concessione di una compensazione degli oneri che ne derivano. Sono applicabili le disposizioni degli articoli da 10 a 13.

## SEZIONE VI

**Disposizioni finali***Articolo 15*

Le decisioni delle autorità competenti degli Stati membri, prese in conformità delle disposizioni del presente regolamento, devono essere motivate e formare oggetto di una pubblicazione adeguata.

*Articolo 16*

Gli Stati membri assicurano alle imprese di trasporto in quanto tali la possibilità di far valere, con mezzi idonei, i loro interessi nei confronti delle decisioni prese in esecuzione delle disposizioni del presente regolamento.

*Articolo 17*

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

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

Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione, per categoria d'obblighi, le compensazioni degli oneri derivanti per le imprese di trasporto dal mantenimento degli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2 e dall'applicazione ai trasporti di viaggiatori di prezzi e condizioni di trasporto imposti nell'interesse di una o più categorie sociali particolari.

*Articolo 18*

1. Gli Stati membri adottano in tempo utile, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie all'esecuzione del presente regolamento ed in particolare dell'articolo 4.

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.

*Articolo 19*

1. Per quanto riguarda le imprese ferroviarie, il presente regolamento è applicabile, per la loro attività di trasporto per ferrovia, alle seguenti imprese:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)
- Deutsche Bundesbahn (DB)
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS)
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).

2. Per quanto riguarda le imprese degli altri modi di trasporto, esso non è applicabile alle imprese che

effettuano principalmente trasporti a carattere locale o regionale.

3. Entro il termine di tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, il Consiglio, in base ai principi e agli obiettivi enunciati nella sezione II della decisione del 13 maggio 1965, decide le azioni da svolgere in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico per le prestazioni di trasporto cui non è applicabile il presente regolamento.

#### *Articolo 20*

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1969.

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

Fatto a Lussemburgo, addì 26 giugno 1969.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

G. THORN



## 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 <sup>(1)</sup>,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,

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 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 <sup>(4)</sup>, 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

<sup>(1)</sup> GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1500/65.

<sup>(2)</sup> GU n. C 135 del 14. 12. 1968, pag. 34.

<sup>(3)</sup> GU n. 118 dell'11. 11. 1968, pag. 7.

<sup>(4)</sup> Vedi pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale.

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 concorrenza 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 1° 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 ser-

vizio pubblico imposti dagli Stati membri, contemplati dal regolamento (CEE) n. 1191/69.

### Articolo 3

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

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)
- Deutsche Bundesbahn (DB)
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS)
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).

2. Entro e non oltre il 1° 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:

- 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 sosterebbero 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 1° 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 1° 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 benemeranza 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 sosterebbero 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:

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:

- 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.

2. L'importo totale delle compensazioni rimosse in virtù della normalizzazione dei conti e delle compensazioni rimosse 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.

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

Fatto a Lussemburgo, addì 26 giugno 1969.

#### *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.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

G. THORN

---

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.

---

ALLEGATO II

**Categoria II — Spese di carattere sociale, sostenute per gli assegni familiari dalle aziende ferroviarie, diverse da quelle che esse sosterebbero 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.
-

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

#### 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.

---

#### 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.

---

#### 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.

---

#### 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 disotto 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.

---

**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.

**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.

---

#### ALLEGATO X

**Categoria X — Provvedimenti a favore del personale, imposti dallo Stato, a titolo di benemeranza 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 benemeranza 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.

---

#### 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.

---

---

**ALLEGATO XII**

**Categoria XII — Spese di carattere sociale, sostenute in particolare per cure mediche dalle aziende ferroviarie, diverse da quelle che esse sosterranno 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 sosterrrebbe 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.

---

**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.

---

**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 simile.

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

---

**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.

---

