

5. Le domande di rimborso vertono sulle spese effettuate dagli Stati membri nel corso di un anno civile e sono presentate alla Commissione anteriormente al 1° luglio dell'anno successivo.

Dopo consultazione del comitato del FEAOG sugli aspetti finanziari, la Commissione decide, una o più volte, in merito a tali domande.

6. Gli Stati membri forniscono alla Commissione, su richiesta di quest'ultima, tutte le informazioni relative all'applicazione della presente decisione.

Se la Commissione ritiene che i mezzi che hanno beneficiato del contributo finanziario della Comunità a titolo della presente decisione non siano utilizzati ai fini previsti, ne informa lo Stato membro interessato, che avvia un'inchiesta amministrativa cui possono partecipare agenti della Commissione. Lo Stato membro interessato informa la Commissione degli sviluppi e dei risultati dell'inchiesta.

La Commissione può verificare sul posto l'applicazione della presente decisione da parte degli Stati membri interessati, che presteranno assistenza agli agenti a tale scopo designati dalla Commissione.

7. La Commissione presenta annualmente al Consiglio, sulla base degli elementi ad essa comunicati dalla Danimarca e dall'Irlanda, una relazione sulle azioni realizzate in materia di ispezione e di sorveglianza marittime delle zone di pesca al largo delle coste della Groenlandia e dell'Irlanda.

---

**Proposta di regolamento (CEE) del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 1192/69 relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie**

*(Presentata dalla Commissione al Consiglio il 7 dicembre 1977)*

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITA EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità 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 (65/271/CEE) <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie e specialmente l'articolo 3, paragrafo 2, l'articolo 4, paragrafo 4, ed il punto B 4 dell'allegato III <sup>(2)</sup>,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

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

considerando che una prima tappa in tale campo è stata realizzata con l'adozione del regolamento (CEE) n. 1192/69;

considerando che l'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento prevede l'estensione dell'applicazione ad aziende ferroviarie diverse dalle grandi aziende nazionali di cui al paragrafo 1, modificato dal capitolo IV «trasporti», punto 2, dell'allegato I dell'atto di

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

<sup>(2)</sup> GU n. L 156 del 28. 6. 1969, pag. 8.

adesione; che, allo stadio attuale dell'integrazione del mercato dei trasporti, si ritiene utile estendere l'applicazione del suddetto regolamento unicamente alle aziende ferroviarie che partecipano in modo sostanziale a trasporti con carattere internazionale; che tali aziende dovranno dimostrare che esse rispondono ai criteri su richiamati, nel quadro di una procedura che sarà definita dai governi;

considerando che le categorie di oneri e vantaggi previsti dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1192/69 dovevano essere soppresse al più tardi il 1° gennaio 1971; che bisogna tuttavia riconoscere agli Stati membri la possibilità d'imporre, a causa di circostanze economiche e sociali eccezionali, alcune delle misure previste da tali categorie alle sole imprese ferroviarie; che dette misure debbono in tal caso formare oggetto di compensazione;

considerando che, per quanto riguarda le categorie di oneri e vantaggi di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 1192/69, una soluzione definitiva dovrà essere adottata dal Consiglio al più tardi al momento dell'adozione delle misure di attuazione dell'articolo 8 della decisione 65/271/CEE; che tali misure sono state adottate dal Consiglio nella decisione 75/327/CEE, del 20 maggio 1975 relativa al risanamento delle aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra le aziende medesime e gli Stati <sup>(1)</sup>; che alcune di tali categorie di oneri e vantaggi non sono più giustificate e devono quindi essere soppresse; che altre dovranno formare oggetto di un esame nel quadro delle procedure di concertazione previste tra gli Stati membri e le aziende ferroviarie a norma dell'articolo 4 della decisione 75/327/CEE e, se necessario, dovranno formare oggetto di un'adeguata compensazione;

considerando che l'allegato III del regolamento (CEE) n. 1192/69 stabiliva, al paragrafo B 4, che la Commissione avrebbe presentato prima del 31 dicembre 1971 una relazione in merito al calcolo preventivo delle compensazioni che gli Stati membri intendevano versare alle rispettive aziende ferroviarie in applicazione dei principi fissati nel suddetto allegato e che, sulla base di tale relazione e al più tardi al momento dell'adozione delle misure di attuazione dell'articolo 8 della decisione 65/271/CEE, il Consiglio avrebbe deciso in merito alle azioni da svolgere; che la Commissione ha trasmesso la relazione al Consiglio il 25 ottobre 1972 e le misure di attuazione dell'articolo 8 della decisione sono state adottate dal Consiglio con la decisione 75/327/CEE; che è pertanto opportuno procedere ad una maggiore armonizzazione dei metodi di calcolo in questione,

(<sup>1</sup>) GU n. L 152 del 12. 6. 1975, pag. 3.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il paragrafo 2 dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1192/69 è sostituito dal testo seguente:

«2. Il presente regolamento si applica anche alle aziende ferroviarie diverse da quelle elencate al paragrafo 1, purché sia constatato, nel quadro di una procedura fissata dallo Stato membro, che esse sostengono degli oneri che formano oggetto di una delle categorie di cui all'articolo 4 e partecipano per una parte sostanziale della loro attività ad operazioni internazionali di trasporto».

#### *Articolo 2*

Il paragrafo 2 dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1192/69 è sostituito dal testo seguente:

«2. Formano oggetto della normalizzazione dei conti ai sensi del presente regolamento le seguenti categorie di oneri e vantaggi che possono tuttavia essere imposti alle imprese ferroviarie soltanto a motivo di circostanze economiche e sociali eccezionali:

- a) obbligo di assumere personale in soprannumero rispetto alle necessità della azienda, imposto unicamente alle aziende ferroviarie (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)».

#### *Articolo 3*

Il paragrafo 4 dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1192/69 è sostituito dal seguente testo:

«4. Le seguenti categorie di oneri e vantaggi formano oggetto della normalizzazione dei conti ai sensi del presente regolamento qualora la decisione di confermarli sia intervenuta dopo un esame effettuato nel quadro delle procedure di concertazione e di collaborazione previste per la definizione dei programmi di attività e dei programmi finanziari di cui rispettivamente all'arti-

colo 4, paragrafo 1, e all'articolo 13 della decisione 75/327/CEE del Consiglio del 20 maggio 1975 relativa al risanamento delle aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra le aziende medesime e gli Stati <sup>(1)</sup>:

- 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 benemerita 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).

#### Articolo 4

Gli allegati XIV e XV del regolamento (CEE) n. 1192/69 sono abrogati; l'allegato III dello stesso regolamento è sostituito dal testo seguente:

#### «Allegato III

*Categoria III:* oneri di pensione 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 pensione del personale e dei familiari di quest'ultimo 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 devono pagare direttamente ed interamente le 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 sostenuto dall'azienda e quello che essa sosterebbe 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) ovvero al regime degli altri modi di trasporto. Qualora tali regimi non offrano una base di raffronto, si assume come base il regime pensionistico di un'impresa rappresentativa nel settore dei trasporti.

L'onere sostenuto dall'azienda ferroviaria risulta direttamente dalla contabilità.

L'onere che essa sosterebbe 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, paragrafo 2, l'indennità di compensazione è pari alla differenza tra
  - l'onere sostenuto dall'impresa o che essa sosterebbe per coprire la totalità degli oneri del regime pensionistico a cui è soggetta, tenuto conto, se necessario, di vantaggi diretti o indiretti rispetto agli altri modi di trasporto, risultanti,

<sup>(1)</sup> GU n. L 152 del 12. 6. 1975, pag. 3.

per l'impresa, dall'applicazione di tale regime, e

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

3. Per consentire alla Commissione di valutare l'importo delle compensazioni calcolate secondo i principi enunciati ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri le comunicheranno gli importi da essi eventualmente versati nei

fondi autonomi di pensione di cui può beneficiare il personale dell'azienda ferroviaria».

#### *Articolo 5*

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