

banevirksomheden og den, som den skulle bære, hvis virksomheden med samme antal personer i aktiv tjeneste og med samme lønninger og gager var tilsluttet en lovbefalelet forsikringsinstitution (almindelig socialforsikring og obligatoriske tillæggsforsikringer) eller de andret ransportformers forsikringsinstitution. Frembyder disse systemer ingen sammenligningsmuligheder, anvendes en repræsentativ transportvirksomheds livrente- og pensionsordning til sammenligning. Størrelsen af jernbanevirksomhedens byrde fremgår umiddelbart af bogføringen.

Byrden, som ville opstå for jernbanevirksomheden, hvis denne med samme antal personer i aktiv tjeneste og med samme lønninger og gager var tilsluttet det som reference valgte system, fremkommer, idet de for dette system gældende ved lov eller administrativt fastsatte bestemmelser anvendes.

2. Ved udgifterne i henhold til litra A. nr. 2, svarer kompensationsydelsen

a) til forskellen mellem

- den af virksomheden bårne byrde, som fremgår umiddelbart af bogføringen, og
- de indirekte eller direkte fordele i forhold til de andre transportformer, som opstår for virksomheden på grund af anvendelsen af de under litra A, nr. 2, nævnte særlige bestemmelser,

eller

b) forskellen mellem

- de byrder, som virksomheden bærer eller skulle bære til dækning af samtlige udgifter ifølge det for den gældende livrente- og pensionssystem og
- de byrder, som følger af anvendelsen af referencesystemet.

3. Fører en afvigende intern ordning, som har den samme målsætning, til de samme resultater som anvendelsen af stk. 1 og stk. 2, kan kompensationsydelsen beregnes på grundlag af denne ordning.

4. Medlemsstaterne oversender inden den 31. december 1970 til Kommissionen et overblik over de kompensationsbeløb, som de i overensstemmelse med disse principper

agter at udbetale til deres jernbanevirksomheder.

Kommissionen fremlægger en beretning herom inden den 31. december 1971. Ved hjælp af denne beretning træffer Rådet, senest når foranstaltningerne til gennemførelse af artikel 8 i rådsbeslutning af 13. maj 1965 vedrørende harmonisering af visse forskrifter, som har indflydelse på konkurrencen inden for jernbane-, vej- og vandvejstrafikken, vedtages, beslutning om de foranstaltninger, som skal træffes på dette område.

Tillæg IV

Kategori IV

Jernbanevirksomhedernes overtagelse af udgifterne til krydsningsanlæg.

A. Anvendelsesområde

Denne kategori omfatter de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed ifølge ved lov eller administrativt fastsatte bestemmelser må bære en usædvanlig stor andel af udgifterne til bygning og drift af de både af jernbanerne og andre transportformer benyttede anlæg.

Som usædvanlig stor andel anses det

- a) i forbindelse med anlæg af en ny trafikvej: hvis jernbanevirksomheden må bære udgifterne til et krydsningsanlæg, der er et led i en ny trafikvej, som den ikke har forlangt;
- b) i forbindelse med modernisering af et over- eller underføringsanlæg og i forbindelse med, at en niveauoverkørsel erstattes med et over- eller underføringsanlæg; hvis jernbanevirksomheden må bære udgifterne til en af den ikke forlangt modernisering med fradrag af de ekstra omkostninger for ændringer, som den selv har foranlediget, og de fordele, som følger af moderniseringen;
- c) i forbindelse med modernisering af en niveauoverkørsel: hvis jernbanevirksomheden må bære mere end halvdelen af udgifterne;
- d) i forbindelse med fornyelse, vedligeholdelse og drift:
 - ved over- eller underføringsanlæg: hvis jernbanevirksomheden må bære udgifterne i større udstrækning end hvad der svarer til dens andel af udgifterne til bygning eller til modernisering af krydsningsanlæg ifølge principperne i litra a) og b);