Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 1192/69

z dnia 26 czerwca 1969 r.

w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

(Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3572/90 z dnia 4 grudnia 1990 r.	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Rozporządzenie Rady WE nr 1791/2006 z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	1	20.12.2006

zmienione przez:

►**A1**	Akt Przystąpienia Danii, Irlandii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Akt Przystąpienia Grecji	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Akt Przystąpienia Hiszpanii i Portugalii	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Akt Przystąpienia Austrii, Szwecji i Finlandii	C 241	21	29.8.1994
►**A5**	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003

▼B

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 1192/69

z dnia 26 czerwca 1969 r.

w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75 i 94,

uwzględniając decyzję Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ([1]),

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Zgromadzenia ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest zniesienie różnic występujących na skutek nakładania na przedsiębiorstwa kolejowe, bądź to obciążeń finansowych, bądź przyznawania im korzyści, które w konsekwencji mogą powodować znaczne zniekształcenia warunków konkurencji;

aby osiągnąć ten cel, należy podjąć takie działania, które zapewnią zniesienie efektów tych obciążeń lub korzyści finansowych, uwzględniając osiągnięcie równowagi w traktowaniu wszystkich gałęzi transportu; dla określonych kategorii tych obciążeń i korzyści finansowych, takie działanie może polegać na ich wcześniejszym zniesieniu; ze względu na inne kategorie działanie takie musi być prowadzone jako część procesu normalizacji rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych, cechą takiej normalizacji jest rekompensata finansowa efektów wywołanych przez te obciążenia lub korzyści finansowe;

ostateczne uzgodnienie stanowiska w odniesieniu do poszczególnych kategorii obciążeń lub korzyści finansowych mających podlegać normalizacji będzie musiało być dokonane w połączeniu ze stopniową harmonizacją zasad dotyczących finansowych stosunków między przedsiębiorstwami kolejowymi a państwami, stosownie do art. 8 decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej; dla tych kategorii obciążeń lub korzyści, właściwe jest, do czasu przyjęcia ostatecznego uzgodnienia, pozostawienie każdemu z państw prawa decydowania w każdym poszczególnym przypadku, czy normalizacja ma mieć miejsce; po podjęciu decyzji o normalizacji powinno być ono prowadzone zgodnie ze wspólnymi regułami ustanowionymi w tym rozporządzeniu, w szczególności w zakresie metod dotyczących obliczania rekompensat finansowych;

przed podjęciem jakichkolwiek kroków zmierzających do normalizacji zasad rachunkowości aby wypłacić rekompensaty będące wynikiem tej normalizacji, konieczne jest określenie obciążeń lub korzyści finansowych występujących w przedsiębiorstwach kolejowych poprzez porównanie ich sytuacji z tą, jaka miałaby miejsce w przypadku, gdyby dzia-

([1]) Dz.U. 88 z 24.5.1965, str. 1500/65.
([2]) Dz.U. C 135 z 14.12.1968, str. 34.
([3]) Dz.U. C 118 z 11.11.1968, str. 7.

▼B

łały na takich samych warunkach jak inne przedsiębiorstwa transportowe;

w celu dokonania takiego określenia należy zdefiniować przypadki, w których normalizacja byłaby przeprowadzona; wszystkie takie przypadki w Państwach Członkowskich musiałyby być objęte, z wyłączeniem, z jednej strony, zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych, rozumianego zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej [1], a z drugiej strony różnic w infrastrukturze i obciążeniach podatkowych zgodnych z zasadami regulującymi trzy gałęzie transportu, które będą zniesione na podstawie środków zaproponowanych z uwzględnieniem obciążenia infrastruktury i w połączeniu z dostosowaniem ogólnego i specjalnego systemu podatkowego stosowanego w transporcie;

każdy przypadek normalizacji ma własne odróżniające go cechy, właściwe jest zdefiniowanie zasięgu każdego z tych przypadków i ustanowienie zasad obliczania do określenia bądź to obciążeń, bądź korzyści finansowych w przedsiębiorstwach kolejowych;

w celu określenia kwoty tych obciążeń czy korzyści konieczne jest porównanie systemu stosowanego w przedsiębiorstwach kolejowych ze stosowanym w przypadku prywatnych przedsiębiorstw transportowych świadczących usługi w innych sektorach transportu;

obciążenia finansowe ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe są zazwyczaj większe niż ich korzyści oraz dodatkowo takie przedsiębiorstwa mogą łatwo dostarczyć dane dotyczące rachunkowości potrzebne do określenia kwoty tych obciążeń i korzyści; dlatego należy pozostawić inicjatywę w tej kwestii tym przedsiębiorstwom, pozostawiając właściwym władzom Państw Członkowskich sprawdzenie, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, i przed ustaleniem kwoty rekompensaty, danych liczbowych przedstawionych przez przedsiębiorstwo w jego wniosku; pożądane jest określenie terminu, w jakim władze te muszą wydać decyzję;

wypłata rekompensaty jest połączona ze sporządzaniem budżetów, zarówno państwa czy właściwych władz, jak i przedsiębiorstw kolejowych, należy ustanowić przepisy szczególne określające zasady płatności na podstawie szacunków i ustalenie salda należnego;

w celu osiągnięcia jasności i by szeroko rozpowszechnić zasady normalizacji rachunkowości, pożądane jest przedstawienie kwoty rekompensat udzielonych w wyniku normalizacji rachunkowości w tabeli załączanej do rocznego bilansu przedsiębiorstw kolejowych;

pożądane jest zapewnienie dostępności odpowiednich środków finansowych Państw Członkowskich dla przedsiębiorstw transportowych w celu umożliwienia tym drugim składania zażaleń dotyczących ich interesów w przypadku indywidualnych decyzji podejmowanych przez Państwa Członkowskie podczas wykonywania niniejszego rozporządzenia;

Komisja musi otrzymywać od Państw Członkowskich wszystkie istotne informacje dotyczące wykonywania niniejszego rozporządzenia;

ponieważ rekompensaty wypłacone stosownie do niniejszego rozporządzenia przyznawane są przez Państwa Członkowskie zgodnie ze wspólnymi regułami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, takie rekompensaty powinny być zwolnione od wstępnej procedury przygotowawczej ustanowionej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą;

realizacja wspólnej polityki transportowej wymaga natychmiastowego zastosowania przepisów niniejszego rozporządzenia w sześciu krajowych przedsiębiorstwach kolejowych; z powodu stanowiska zajmowa-

[1] Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1.

▼B

nego przez inne przedsiębiorstwa kolejowe, uwzględniając w szczególności warunki konkurencji w sektorze transportu, oraz z powodu konieczności stopniowej realizacji wspomnianej wcześniej wspólnej polityki transportowej badanie warunków rozszerzenia stosowania niniejszego rozporządzenia na inne przedsiębiorstwa kolejowe może być odłożone na kilka lat;

proces normalizacji nie zwalnia Państw Członkowskich z odpowiedzialności za likwidowanie, tak daleko jak to możliwe, przyczyn istniejących różnic; ponadto nie wolno im poprzez takie działania powodować pogorszenia, w sensie prawnym lub faktycznym, sytuacji pracowników kolei lub hamować czy opóźniać poprawę ich warunków życia i pracy,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

SEKCJA I

Definicje i zakres stosowania

Artykuł 1

1. Rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych jest normalizowana zgodnie ze wspólnymi zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

2. Jakakolwiek rekompensata finansowa wynikająca z normalizacji rachunkowości ustanowiona w ust. 1 jest wykonywana od dnia 1 stycznia 1971 r. i zgodnie ze wspólnymi procedurami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 2

1. Normalizacja rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych, w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, składa się z:

a) określenia w stosunku do sytuacji, w której znajdowałyby się, gdyby działały w takich samych warunkach jak inne przedsiębiorstwa transportowe, obciążeń i korzyści finansowych wynikających z przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych;

b) płatności rekompensaty obciążeń i korzyści ujawnionych w wyniku określenia ich na mocy lit. a).

2. Obciążenia finansowe wynikające z przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, które stanowią wynik negocjacji pomiędzy dwiema stronami, nie są traktowane jako obciążenia finansowe do celów niniejszego rozporządzenia.

3. Normalizacja rachunkowości w rozumieniu niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nakładanych przez Państwa Członkowskie, objętych przepisami rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.

Artykuł 3

▼A1

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, dla których niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

▼M1

— Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),

— Danske Statsbaner (DSB),

▼M1

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Deutsche Reichsbahn (DR),

— Οργανωμζ Σιδηροδρμων Σλλδοζ (ΟΣΕ),

— Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

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

— Córas Iompair Éireann (CIE),

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

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

— Naamloze Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

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

▼A4

— Valtionrautatiet/Ststsjärnvägarna (VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼M1

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A5

— České dráhy (ČD) a.s.; Správa železniční dopravní cesty s.o.,

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

— Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Dzelzceļš” (LDZ),

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

— Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. (GySEV),

— PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

PKP CargoS.A.;

PKP InterCity sp. z o.o.;

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.,

— Slovenske železnice (SŽ),

— Železnice Slovenskej republiky (ŽSR),

▼M2

— Национална компания Железопътна инфраструктура (НК ЖИ),

Български държавни железници ЕАД (БДЖ ЕАД),

— Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. — S.A. (CFR),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă C.F.R. Marfă — S.A. (CFR Marfa),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători C.F.R. Călători — S.A. (CFR Călători),

Societatea de Administrare Active Feroviare S.A.A.F. — S.A. (SAAF).

▼B

2. Komisja, najpóźniej do dnia 1 stycznia 1973 r., przedstawi Radzie środki, jakie uzna za konieczne, by rozszerzyć `stosowanie niniejszego

▼B

rozporządzenia do innych przedsiębiorstw dokonujących przewozów kolejowych.

Artykuł 4

1. Normalizacja rachunkowości w rozumieniu niniejszego rozporządzenia stosuje się do następujących kategorii obciążeń lub korzyści finansowych:

a) płatności, których muszą dokonywać przedsiębiorstwa kolejowe, a które generalnie w gospodarce, w tym w innych gałęziach transportu, są ponoszone przez państwo (kategoria I);

b) wydatki o charakterze socjalnym ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe jako dodatki rodzinne inne od tych, które przedsiębiorstwa ponosiłyby, gdyby działały na takich samych zasadach jak inne przedsiębiorstwa transportowe (kategoria II);

c) obciążenia z tytułu emerytur i rent ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe na innych zasadach niż stosowane w przypadku pozostałych przedsiębiorstw transportowych (kategoria III);

d) ponoszenie przez przedsiębiorstwa kolejowe kosztów związanych z przejazdami kolejowymi (kategoria IV).

2. Znosi się następujące kategorie obciążeń lub korzyści finansowych istniejące w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia najpóźniej do dnia 1 stycznia 1971 r.:

a) obowiązek naboru dodatkowych pracowników (kategoria V);

b) podwyżki wynagrodzeń nałożonych przez rząd Państwa Członkowskiego ze skutkiem wstecznym, z wyjątkiem tych przypadków, gdzie wzrost ten był spowodowany zrównaniem wynagrodzeń w przedsiębiorstwach kolejowych z wynagrodzeniami i stawkami obowiązującymi w innych sektorach transportu (kategoria VI);

c) opóźnienia nałożone przez właściwe władze w zakresie napraw i remontów bieżących (kategoria VII).

3. Znosi się następujące kategorie obciążeń lub korzyści finansowych istniejące w momencie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia najpóźniej do dnia 1 stycznia 1973 r.:

obciążenia finansowe w odniesieniu do rekonstrukcji lub odbudowy na skutek zniszczeń wojennych, które są ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe, ale powinny być przeniesione na państwo (kategoria VIII);

obciążenia kapitału i odsetek od pożyczek udzielonych z tego tytułu są przedmiotem normalizacji rachunkowości w rozumieniu niniejszego rozporządzenia do chwili wygaśnięcia zobowiązań.

4. Następujące kategorie obciążeń lub korzyści finansowych istniejące w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia mogą być przedmiotem normalizacji rachunkowości w rozumieniu niniejszego rozporządzenia:

a) obowiązek utrzymania nadwyżki pracowników dla potrzeb przedsiębiorstwa (kategoria IX);

b) środki wynagradzania pracowników nakładane na przedsiębiorstwo kolejowe przez państwo na warunkach innych niż stosowane do innych przedsiębiorstw transportowych (kategoria X);

c) dodatki płacone pracownikom nałożone na przedsiębiorstwa kolejowe, a nienakładane na inne przedsiębiorstwa transportowe (kategoria XI);

d) wydatki o charakterze socjalnym ponoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe, ze szczególnym uwzględnieniem opieki medycznej, różne od tych, które przedsiębiorstwa ponosiłyby, gdyby działały na takich

▼B

samych zasadach jak inne przedsiębiorstwa transportowe (kategoria XII);

e) obciążenia finansowe przerzucone na przedsiębiorstwa kolejowe w konsekwencji narzuconego im przez państwo wymogu utrzymania zakładów i innych jednostek na warunkach niezgodnych z zasadami handlowymi (kategoria XIII);

f) warunki nałożone na przedsiębiorstwa w odniesieniu do zamówień publicznych na roboty i dostawy materiałów (kategoria XIV).

Następujące kategorie obciążeń lub korzyści finansowych mogą być przedmiotem normalizacji rachunkowości w rozumieniu niniejszego rozporządzenia:

obciążenia finansowe spowodowane brakiem normalizacji rachunkowości w przeszłości (kategoria XV).

Ostateczne uzgodnienia stanowiska w stosunku do kategorii IX-XV przyjmuje Rada nie później niż do czasu, gdy zostaną zastosowane środki wykonawcze art. 8 decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji określonych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej. W międzyczasie Państwa Członkowskie czynią wysiłki, by usunąć przyczyny tych obciążeń lub korzyści finansowych.

SEKCJA II

Wspólne zasady normalizacji i rekompensat

Artykuł 5

1. Każde obciążenie czy korzyść finansowa w przedsiębiorstwie kolejowym, będące lub mogące być przedmiotem normalizacji rachunkowości, określa się zgodnie z przepisami załączników do niniejszego rozporządzenia. Załączniki te stanowią integralną część niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli w przypadku jakiejkolwiek kategorii podlegającej normalizacji warunki stosowane w przedsiębiorstwach kolejowych muszą być porównane z tymi stosowanymi w innych gałęziach sektora transportowego, to porównania takiego dokonuje się tylko z przedsiębiorstwami prywatnymi.

Artykuł 6

1. Kwotę brutto rekompensaty określa się dla każdej kategorii normalizacji, stosując zasady obliczania określone w Załączniku dla odpowiedniej kategorii.

Kwotę netto oblicza się po jednokrotnym uwzględnieniu każdej pozycji, która pojawia się w obliczaniu kwoty brutto w różnych kategoriach więcej niż jeden raz.

2. Jeśli obliczanie przeprowadzone zgodnie z przepisami załączników dla każdej kategorii normalizacji ujawnia w ostatecznym rozrachunku obciążenie finansowe dla przedsiębiorstwa kolejowego, to jest ono upoważnione do otrzymania kwoty rekompensującej to obciążenie od władz publicznych.

Jeśli takie obliczenie zamyka się korzyścią finansową dla przedsiębiorstwa kolejowego, kwotę rekompensaty przekazuje ono władzom publicznym.

▼B

Artykuł 7

1. Przedsiębiorstwo kolejowe przedstawia corocznie właściwym władzom wnioski o normalizację zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.

2. Takie wnioski zawierają:

a) dane odnoszące się do następnego roku budżetowego, skalkulowane na podstawie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, obowiązujących w czasie sporządzania wniosku;

b) dane potrzebne do przeliczenia wypłacanych tymczasowo kwot w odniesieniu do roku budżetowego, dla którego wyniki końcowe są znane.

3. Taki wniosek, sporządzany w czasie odpowiednim, aby umożliwić władzom publicznym naniesienie odpowiednich poprawek do budżetu, zawiera wszystkie niezbędne dodatkowe informacje dotyczące w szczególności:

a) obciążeń lub korzyści finansowych dla każdej kategorii normalizacji;

b) metody obliczania stosowane dla każdej rozpatrywanej kategorii;

c) kwot brutto i netto określonych w art. 6 ust. 1 dla każdej rozpatrywanej kategorii. Szacunki określone w ust. 2 lit. a) są obliczane na podstawie danych liczbowych za ostatni okres, dla którego znane są wyniki końcowe, biorąc pod uwagę zmiany, jakie mogą mieć miejsce w każdej kategorii normalizacji do czasu, kiedy wniosek zostanie złożony.

Artykuł 8

1. Właściwe władze Państw Członkowskich sprawdzają dane, na podstawie których został sporządzony wniosek danego przedsiębiorstwa.

2. Po umożliwieniu danemu przedsiębiorstwu przedstawienia własnych uwag właściwe władze Państwa Członkowskiego mogą:

— przeliczyć kwoty rekompensaty i zmienić inne pozycje we wniosku, jeśli nie jest to niezgodne z przepisami rozporządzenia;

— włączyć do wniosku inne obciążenia lub korzyści finansowe wynikające z kategorii wymienionych w art. 4.

3. Właściwe władze określają, zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniu, szacunkową wielkość rekompensaty na następny rok budżetowy oraz końcową kwotę rekompensaty za ostatni rok budżetowy, którego wyniki końcowe są znane. Decyzja tych władz zawiera szczegóły obliczania tych kwot.

4. Właściwe władze powiadamiają przedsiębiorstwa kolejowe o swojej decyzji najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy po otrzymaniu wniosku.

Jeśli właściwe władze nie wydadzą decyzji w tym czasie, uznaje się, że wniosek przedsiębiorstwa został wstępnie przyjęty.

Artykuł 9

Państwa Członkowskie wypłacają oszacowaną kwotę rekompensaty, ustaloną zgodnie z art. 8 w ciągu roku budżetowego, dla którego dokonano oszacowania.

W czasie trwania roku budżetowego Państwa Członkowskie wypłacają lub prowadzą bilans rekompensat z powodu różnicy pomiędzy końcową

▼B

kwotą rekompensaty a oszacowaną już wypłaconą kwotą z tego samego tytułu za ostatni rok budżetowy ostatecznie zamknięty.

Artykuł 10

1. Wielkość rekompensat wypłaconych w każdej kategorii normalizacji wykazuje się w tabeli załączonej do bilansów rocznych przedsiębiorstwa kolejowego.

Tabela ta wykazuje oddzielnie kwoty rekompensat otrzymanych na bazie szacunków oraz kwoty otrzymane lub zapłacone zgodnie z saldem należnym zgodnym z art. 9.

Tabela ta zawiera również kwoty rekompensat przyznane zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69, w stosunku do każdego zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych.

2. Całkowitą kwotę rekompensaty otrzymanej w wyniku normalizacji rachunkowości i rekompensaty otrzymanej w wyniku zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, w zależności od zasad obowiązujących w poszczególnych państwach, umieszcza się bądź to na rachunku operacyjnym lub na rachunku zysków i strat danego przedsiębiorstwa kolejowego.

Artykuł 11

Decyzje właściwych władz Państwa Członkowskiego wydawane zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia zawierają uzasadnienie i podlegają urzędowej publikacji.

Artykuł 12

Państwa Członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym możliwość dochodzenia ich praw, za pomocą odpowiednich środków, w tym również w stosunku do decyzji podejmowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

SEKCJA III

Przepisy końcowe

Artykuł 13

1. Komisja może żądać od Państw Członkowskich dostarczenia istotnych informacji dotyczących stosowania niniejszego rozporządzenia. Komisja, w każdym przypadku, gdy uzna to za niezbędne, zasięga opinii zainteresowanych Państw Członkowskich.

2. Rekompensata wypłacana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jest zwolniona od wstępnej procedury przygotowawczej ustanowionej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

Państwa Członkowskie natychmiast przekazują Komisji dokładne kwoty wypłacanych w wyniku stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia rekompensat w każdej kategorii obciążeń lub korzyści finansowych.

Artykuł 14

1. Państwa Członkowskie, po konsultacji z Komisją i w odpowiednim czasie, przyjmują takie przepisy ustawowe, wykonawcze lub

▼B

administracyjne, które mogą być konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia.

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego, lub jeśli Komisja uzna to za konieczne, konsultuje ona z danymi Państwami Członkowskimi projekty przepisów określonych w ust. 1.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Kategoria I: **Płatności, których muszą dokonywać przedsiębiorstwa kolejowe, a które generalnie w gospodarce, w tym w innych gałęziach transportu, są ponoszone przez państwo**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwa kolejowe muszą same dokonywać różnych płatności, a które w gospodarce, w tym i w innych gałęziach transportu, są ponoszone w całości lub częściowo przez państwo. Płatności te dotyczą zasiłków wypłacanych w przypadku utraty całkowitej lub częściowej zdolności do pracy w wyniku wypadku przy pracy i specjalnych świadczeń dla dzieci pracowników.

B. **Zasady obliczania**

Rekompensata równa się kwocie, jaką wydatkowałoby państwo w przypadku, gdyby dane przedsiębiorstwo działało w innym sektorze gospodarki, w tym i w innej gałęzi transportu.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Kategoria II: **Wydatki o charakterze socjalnym ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe w zakresie świadczeń rodzinnych, inne od tych, jakie przedsiębiorstwa ponosiłyby, gdyby funkcjonowały na takich samych zasadach jak inne przedsiębiorstwa transportowe**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwo kolejowe musi samo dokonywać różnych płatności, bezpośrednio lub poprzez specjalne jednostki, w zakresie dodatków rodzinnych.

B. **Zasady obliczania**

Obciążenia finansowe podlegające normalizacji równe są różnicy między:

a) kwotą dodatków płaconych przez przedsiębiorstwo kolejowe a przewidzianych przez przepisy ogólne; a

b) taką samą kwotą obliczoną jako:

— współczynnik wynikający ze stosunku liczby głów rodziny do całkowitej liczby aktywnych pracowników w przedsiębiorstwie kolejowym a takim samym stosunkiem we wszystkich przedsiębiorstwach branych pod uwagę jako podstawa do porównania;

— stosunek między średnią liczbą osób pozostających na utrzymaniu każdej głowy rodziny w przedsiębiorstwie kolejowym i taką samą średnią we wszystkich przedsiębiorstwach branych pod uwagę jako podstawa do porównania.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Kategoria III: **Obciążenia z tytułu rent i emerytur ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe na innych zasadach niż te stosowane w pozostałych przedsiębiorstwach transportowych**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane dokonywać wypłat rent i emerytur dla swoich pracowników i innych uprawnionych do tego osób na innych zasadach niż te stosowane w pozostałych przedsiębiorstwach transportowych.

Różnica w zasadach powodujących te różnice w płatnościach spowodowana jest:

1. faktem, że koleje muszą płacić emerytury bezpośrednio i w całości, podczas gdy inne przedsiębiorstwa transportowe płacą odpowiedniej jednostce udział proporcjonalny do liczby aktywnych zawodowo pracowników oraz do wielkości stawek i wynagrodzeń tych pracowników; lub

2. faktem, że pracownicy kolei otrzymują świadczenia zgodnie ze specjalnymi przepisami, które nie obowiązują w innych gałęziach transportu, a które powodują dodatkowe obciążenia lub korzyści finansowe dla kolei.

B. **Zasady obliczania**

1. Uwzględniając świadczenia objęte przepisami pkt A 1, rekompensata równa się różnicy między obciążeniami finansowymi, które przedsiębiorstwo ponosi, a tymi, które ponosiłoby, gdyby utrzymując ten sam poziom zatrudnienia i wynagrodzeń, funkcjonowało na ogólnych zasadach (ogólne zasady zabezpieczenia społecznego lub obowiązkowe systemy emerytalne) lub na zasadach stosowanych w przypadku innych gałęzi transportu. W przypadkach gdy takie systemy nie stwarzają możliwości porównania, należy jako podstawy użyć systemu rent i emerytur jakiegoś wzorcowego przedsiębiorstwa transportowego.

   Obciążenia finansowe ponoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe są bezpośrednio potwierdzane w jego księgowości.

   Obciążenia finansowe, jakie ponosiłoby przedsiębiorstwo, gdyby utrzymując ten sam poziom zatrudnienia i wynagrodzeń funkcjonowało na zasadach zgodnych z systemem użytym jako podstawa do porównania, są określane przez zastosowanie przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych regulujących taki system.

2. W odniesieniu do świadczeń objętych przepisami pkt A 2 rekompensata równa się zarówno:

   a) różnicy między:

      — obciążeniami finansowymi ponoszonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe potwierdzone bezpośrednio z jego księgowości, oraz

      — pośrednimi lub bezpośrednimi korzyściami, które przedsiębiorstwo otrzymuje w wyniku porównania go z innymi gałęziami transportu zgodnie z przepisami szczególnymi określonymi w pkt A 2; lub

   b) różnicy między:

      — obciążeniami finansowymi, które przedsiębiorstwo ponosi lub ponosiłoby w celu pokrycia wszystkich płatności wynikających ze systemu świadczeń emerytalnych i rentowych, którego jest przedmiotem, oraz

      — obciążeniami finansowymi, które powstałyby, gdyby zastosowano system użyty jako podstawa do porównania.

3. Jeśli jakiekolwiek zasady prawa krajowego mające taki sam cel, ale określone na innych zasadach, wywołują taki sam skutek, jaki dałoby zastosowanie ust. 1 i 2, rekompensata może być obliczona zgodnie z tymi zasadami.

4. Do dnia 31 grudnia 1970 r. każde Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o szacunkowych kwotach rekompensat, jakie planuje zapłacić swoim przedsiębiorstwom kolejowym w zastosowaniu powyższych zasad.

   Komisja przedstawia sprawozdanie w tej sprawie do dnia 31 grudnia 1971 r. Na podstawie tego sprawozdania i nie później niż do czasu, gdy zostaną podjęte kroki wprowadzające w życie art. 8 decyzji Rady z dnia 13 maja

▼B

1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, Rada decyduje, jakie działania powinny być podjęte w tym zakresie.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

Kategoria IV: **Pokrywanie przez przedsiębiorstwa kolejowe kosztów związanych z przejazdami kolejowymi**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwa kolejowe mają nieproporcjonalnie duży udział w kosztach budowy i eksploatacji urządzeń używanych zarówno przez koleje, jak i inne gałęzie transportu.

Za taki nieproporcjonalnie duży udział w kosztach uważa się następujące przypadki:

a) *gdy nowa droga budowana jest na wniosek,*

innego podmiotu niż przedsiębiorstwo kolejowe i gdy przedsiębiorstwo ponosi koszty urządzeń przejazdowych na tej nowej drodze;

b) *gdy przejście podziemne lub naziemne jest modernizowane lub gdy przejazd poziomy jest wymieniany na przejście podziemne lub naziemne*

w inny sposób niż na prośbę przedsiębiorstwa kolejowego, i to przedsiębiorstwo ponosi koszty tej modernizacji, pomniejszone o dodatkowe koszty zmian dokonanych na żądanie przedsiębiorstwa kolejowego i wartość korzyści, jakie przyniesie modernizacja temu przedsiębiorstwu;

c) *gdy modernizowany jest przejazd poziomy*

i przedsiębiorstwo kolejowe ponosi więcej niż połowę kosztów;

d) *gdy z powodu rekonstrukcji, remontów bieżących i eksploatacji:*

— przejść naziemnych i podziemnych,

przedsiębiorstwo kolejowe ponosi większą część zaangażowanych kosztów niż część kosztów budowy i modernizacji przejazdów, które powinno ponosić na podstawie lit. a) lub b),

— skrzyżowania jednopoziomowego,

przedsiębiorstwo kolejowe ponosi więcej niż połowę zaangażowanych kosztów.

B. **Zasady obliczania**

Rekompensatę określa się w następujący sposób:

dla przypadków określonych w lit. a): kwota rekompensaty równa się części kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie wnosiło o daną nową drogę, pomniejszonych o dodatkowe koszty związane ze zmianami dokonywanymi na żądanie przedsiębiorstwa kolejowego;

dla przypadków określonych w lit. b): kwota rekompensaty równa się części kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie wnosiło o modernizację danej struktury, pomniejszonych o dodatkowe koszty związane ze zmianami dokonywanymi na żądanie przedsiębiorstwa kolejowego i o wartość korzyści, jakie przyniesie ta modernizacja temu przedsiębiorstwu; korzyści te oszacowuje się, mając na uwadze, w przypadku zastępowania skrzyżowania jednopoziomowego przejściem podziemnym czy naziemnym, rekompensatę, jaką przedsiębiorstwo wcześniej otrzymało z tytułu budowy tego przejazdu;

dla przypadków określonych w lit. c): kwota rekompensaty równa się części kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które przekraczają połowę przypadającą na to przedsiębiorstwo;

▼B

dla przypadków określonych w lit. d): w przypadku przejść podziemnych lub naziemnych kwota rekompensaty równa się części kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które przekraczają część kosztów budowy czy modernizacjiurządzeń przejazdowych, jaką to część przedsiębiorstwo musi ponieść zgodnie z zasadami obliczania, ustanowionymi dla przypadków objętych lit. a) i b);

— w przypadku skrzyżowań jednopoziomowych kwota rekompensaty równa się tej części kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które przekraczają połowę, jaka przypada na przedsiębiorstwo.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

Kategoria V: **Obowiązek naboru dodatkowych pracowników na potrzeby przedsiębiorstwa**

Zakres stosowania

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwa kolejowe muszą zatrudnić więcej pracowników, niż zatrudniają obecnie.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

Kategoria VI: **Podwyżki wynagrodzeń i stawek nałożone przez rząd Państwa Członkowskiego ze skutkiem wstecznym, z wyjątkiem przypadków, w których wzrost ten był spowodowany zrównaniem wynagrodzeń i stawek w przedsiębiorstwach kolejowych z wynagrodzeniami i stawkami obowiązującymi w innych sektorach transportu**

Zakres stosowania

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których w wyniku realizacji działań rządowych, przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane podwyższyć wynagrodzenia swoim pracownikom ze skutkiem wstecznym i nie może ono zastosować przeliczników, a więc i wziąć pod uwagę podwyżek ze skutkiem wstecznym, podczas gdy podobne obciążenia finansowe nie są nakładane na inne przedsiębiorstwa transportowe.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

Kategoria VII: **Opóźnienia spowodowane przez właściwe władze w odniesieniu do napraw i remontów bieżących**

Zakres stosowania

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których w wyniku decyzji władz publicznych przedsiębiorstwo kolejowe zobowiązane jest dokonać redukcji swoich wydatków na naprawy i remonty bieżące do poziomu poniżej wymaganego do zapewnienia ciągłości działalności przedsiębiorstwa.

Skutkiem wywoływanym przez taką interwencję jest wzrost wydatków w roku budżetowym, w którym opóźnione prace mają być wykonane do wyjątkowo wysokiego poziomu. Taka sytuacja powoduje obciążenia finansowe nałożone na przedsiębiorstwo kolejowe w przypadkach, gdy nie jest ono w stanie zwiększyć kwot przeznaczonych w tych latach na wydatki związane z remontami bieżącymi i naprawami.

▼B

ZAŁĄCZNIK VIII

Kategoria VIII: **Obciążenia finansowe w odniesieniu do rekonstrukcji lub odbudowy zniszczeń wojennych, które są ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe, a które powinny być przeniesione na państwo**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwa kolejowe pokrywają obciążenia finansowe związane z rekonstrukcją i odbudową zniszczeń wojennych na innych zasadach od stosowanych do innych przedsiębiorstw transportowych.

B. **Zasady obliczania**

Wielkość kwoty ustala się poprzez porównanie między przedsiębiorstwami kolejowymi a innymi przedsiębiorstwami transportowymi podstawy, z której wynikają te obciążenia, biorąc pod uwagę wszystkie pośrednie wydatki powstałe w związku ze specjalnym charakterem działalności kolejowej.

Pod uwagę brane są następujące obciążenia finansowe:

a) bezpośrednie wydatki na odbudowę lub rekonstrukcję;

b) obciążenia finansowe od pożyczek udzielonych w związku z rekonstrukcją i odbudową.

Kwotę rekompensaty potwierdza się bezpośrednio z księgowości przedsiębiorstwa kolejowego.

Jeśli pożyczka była udzielona w celu pokrycia również innych wydatków obciążenia finansowe, które upoważniają do rekompensaty, określa się na podstawie tej części pożyczki udzielonej z przeznaczeniem na odbudowę i rekonstrukcję.

▼B

ZAŁĄCZNIK IX

Kategoria IX: **Obowiązek utrzymania nadwyżki pracowników na potrzeby przedsiębiorstwa**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których w wyniku przepisów wydanych przez władze publiczne przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane do:

a) utrzymania nadwyżki pracowników, której zwolnienie byłoby możliwe zgodnie z przepisami dotyczącymi tych pracowników;

b) na podstawie niektórych przepisów regulaminów pracowniczych, nieuzgodnionych z przedsiębiorstwem kolejowym, do pozostawienia pracowników zwolnionych z przyczyn racjonalizacyjnych, dla których nie ma innej odpowiedniej pracy w przedsiębiorstwie.

B. **Zasady obliczania**

Obciążenia finansowe będące wynikiem pozostawienia nadwyżki pracowników będą proporcjonalne do liczby osób, których dany środek dotyczy.

dla przypadków określonych w lit. a): liczba osób do zwolnienia proponowana jest przez przedsiębiorstwo. Liczba osób pozostających ustalona jest przez właściwe władze. Rekompensata obejmuje wydatki związane z nadwyżką pracowników przez taki okres, przez jaki pracownicy stanowili nadwyżkę w stosunku do wymaganej liczby.

dla przypadków określonych w lit. b): liczba pracowników stanowiących nadwyżkę brana pod uwagę w tym obliczaniu określana jest przez przedsiębiorstwo kolejowe. Wielkość ta równa się liczbie osób zwalnianych z powodu racjonalizacji, biorąc pod uwagę możliwość powtórnego zatrudnienia pracowników w ciągu roku, w którym te czynniki racjonalizacyjne stają się skuteczne, na zwolnionych miejscach pracy bądź to z powodu przejść na emeryturę, bądź na nowo stworzonych miejsc pracy.

Wielkość powstałych obciążeń finansowych będzie równa sumie wynagrodzeń lub płac, dodatków i wpłat z tytułu zabezpieczenia społecznego dla każdej osoby pozostającej lub dla każdej jednorodnej grupy takich osób. W tym drugim przypadku kwota ta może być obliczona na podstawie średniej wyliczonej dla takiej grupy.

▼B

ZAŁĄCZNIK X

Kategoria X: **Środki wynagradzania pracowników, w sektorze usług o specjalnym znaczeniu, nakładane na przedsiębiorstwo kolejowe przez państwo na warunkach różnych niż stosowane dla innych przedsiębiorstw transportowych**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane do przyznawania specjalnych środków, takich jak: dodatki stypendialne, dodatki z tytułu stażu pracy, nagrody lub wyjazdy wakacyjne dla wynagradzania pracowników stosowane w siłach zbrojnych lub w sektorze usług o specjalnym znaczeniu dla kraju.

B. **Zasady obliczania**

Rekompensata jest równa kwocie specjalnych świadczeń, których przedsiębiorstwo musi udzielać danym pracownikom.

W odniesieniu do dodatkowych promocji tylko promocje stanowiące nadwyżkę w stosunku do podstawy brane są pod uwagę.

Rekompensata może być obliczona na dwa różne sposoby, w zależności od liczby danych osób:

a) może być dokonana oddzielnie dla każdego przypadku; lub

b) dla jednorodnej grupy osób, średni wzrost kosztów w przeliczeniu na osobę i ilość osób korzystających każdego roku, określona dla każdej grupy.

▼B

ZAŁĄCZNIK XI

Kategoria XI: **Dodatki płacone pracownikom nałożone na przedsiębiorstwa kolejowe, a nienakładane na inne przedsiębiorstwa transportowe**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z niektórymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane udzielać swoim pracownikom, aktywnie pracującym lub gotowym do podjęcia pracy, świadczeń finansowych, które nie są nałożone na inne przedsiębiorstwa transportowe. Takie świadczenia obejmują w szczególności zasiłki rodzinne i dodatkowe świadczenia z tytułu wakacji.

B. **Zasady obliczania**

Rekompensata jest równa wielkości obciążeń finansowych, które przedsiębiorstwo musi ponieść.

▼B

ZAŁĄCZNIK XII

Kategoria XII: **Wydatki o charakterze socjalnym ponoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe, ze szczególnym uwzględnieniem opieki medycznej, różne od tych, które przedsiębiorstwa ponosiłyby, gdyby działały na takich samych zasadach jak inne przedsiębiorstwa transportowe**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których, zgodnie z przepisami ustanowionymi przez władze publiczne, przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane ponosić, bezpośrednio lub pośrednio przez wyspecjalizowane jednostki, specjalne wydatki, takie jak dotyczące opieki medycznej.

B. **Zasady obliczania**

Rekompensata jest równa różnicy między obciążeniami finansowymi, jakie ponosi przedsiębiorstwo, a tymi, jakie ponosiłoby ono w przypadku, gdyby świadczenia te były przeniesione na przedsiębiorstwo i użyte jako podstawa do porównania świadczeń przyznawanych przez przedsiębiorstwo na zasadzie dobrowolnej.

W odniesieniu do opieki medycznej obliczenie przeprowadza się w następujący sposób: obciążenie finansowe ponoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe potwierdza się bezpośrednio w jego księgowości. Obciążenie, jakie ponosiłoby ono, gdyby przy takiej samej liczbie zatrudnionych osób i przy takim samym wynagrodzeniu było przedmiotem systemu wziętego do porównania, określa się zgodnie z zasadami ustanowionymi w przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych regulujących taki system. Wydatki związane ze świadczeniami dobrowolnie przyznawanymi przez przedsiębiorstwa kolejowe dla ich pracowników, które są dodatkowe w stosunku do tych wynikających z systemu wziętego do porównania, odejmuje się od różnicy otrzymanej w ten sposób.

▼B

ZAŁĄCZNIK XIII

Kategoria XIII: **Obciążenia finansowe przerzucone na przedsiębiorstwa kolejowe w konsekwencji narzuconego im przez państwo wymogu utrzymania zakładów i innych jednostek na warunkach niezgodnych z zasadami handlowymi**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których na podstawie decyzji władz publicznych przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane, do celów polityki społecznej lub regionalnej, utrzymać działanie takich zakładów lub innych jednostek, których funkcjonowanie nie jest już ekonomicznie uzasadnione dla potrzeb przedsiębiorstwa.

B. **Zasady obliczania**

Rekompensata równa jest kosztom narzuconego utrzymania tych omawianych zakładów. Liczby potrzebne do obliczenia kosztów potwierdza się w księgowości przedsiębiorstwa kolejowego.

▼B

ZAŁĄCZNIK XIV

Kategoria XIV: **Warunki nałożone na przedsiębiorstwa w odniesieniu do zamówień publicznych na roboty i dostawy materiałów**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których na podstawie decyzji władz publicznych, przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane zachować odpowiednią część swych zamówień na roboty i dostawę materiałów dla krajowych przedsiębiorstw z poszczególnych regionów Państw Członkowskich lub dla szczególnych grup wykonawców krajowych.

B. **Zasady obliczania**

Porównania dokonuje się między cenami naliczonymi przez stronę, której udzielono zamówienia w sposób uprzywilejowany, a cenami obliczonymi zgodnie z najkorzystniejszą ofertą dla tego zamówienia lub dla podobnego.

Kwota rekompensaty równa jest różnicy między tymi dwiema wielkościami.

▼B

ZAŁĄCZNIK XV

Kategoria XV: **Obciążenia finansowe spowodowane brakiem zasad normalizacji rachunkowości w przeszłości**

A. **Zakres stosowania**

Kategoria ta obejmuje przypadki, w których na podstawie decyzji władz publicznych budżet przedsiębiorstwa kolejowego zawiera rezerwy na obciążenia finansowe od zawartych pożyczek lub zaliczek otrzymanych od właściwych władz zgodnie z decyzją podjętą w przeszłości przez władze w sposób niezgodny z zasadami normalizacji ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

B. **Zasady obliczania**

Wspomniane obciążenia mogą zostać włączone do budżetów przez właściwe władze lub do normalizacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W tym drugim przypadku normalizację stosuje się do sumy istniejących obciążeń finansowych wykazanych w budżecie przedsiębiorstwa kolejowego z tytułu zawartych pożyczek lub spłacalnych zaliczek otrzymanych od właściwych władz.

Kwotę obciążeń potwierdza się w księgowości przedsiębiorstwa kolejowego.