

flere løsninger under ensartede betingelser ville kunne sikre en tilstrækkelig trafikbetjening, skal myndighederne vælge den løsning, der medfører de laveste omkostninger for samfundet. Hvorvidt en tilstrækkelig trafikbetjening må siges at foreligge skal bedømmes ud fra følgende kriterier: Den offentlige interesse, - muligheden for at indsætte andre trafikmidler samt konstatering af, om disse trafikmidler er egnede til at tilfredsstille det pågældende trafikbehov og - de befordringsvederlag og -vilkår, som kan tilbydes brugeren af vedkommende trafikmiddel. Såfremt forpligtelsen indebærer økonomiske ulemper, kan det pågældende trafikforetagende rette henvendelse til vedkommende medlemslands myndighed om fuldstændig eller delvis ophævelse af en forpligtelse af ovennævnte art. Denne myndighed træffer herefter afgørelse i spørgsmålet.

Når der skal tages stilling til, hvorvidt der ved drifts- eller befordringspligten opstår økonomiske ulemper, må det tages i betragtning, om den byrdeforringelse for vedkommende foretagende, der kan opnås ved fuldstændig eller delvis ophævelse af en forpligtelse, efter en nærmere fastlagt beregningsmetode er større end den tilbagegang i indtægter, som følger af ophævelsen. I henseende til tarifpligten må der tages stilling til, om transportforetagendets udbytte under forpligtelsen er mindre end det udbytte, som kunne opnås ved en forretningsmæssig beregning.

Som anført ovenfor er vedkommende trafikforetagende berettiget til at blive holdt skadesløs, hvis myndigheden bestemmer, at forpligtelsen skal opretholdes. Ved drifts- eller befordringspligten skal kompensation svare til forskellen mellem byrdeforringelsen og indtægtsforringelsen i tilfælde af pligtens fuldstændige eller delvise ophævelse. Kompensationen for bibeholdelse af en tarifpligt fastsættes til differensen mellem en indtægts- og omkostningsstørrelse, idet førstnævnte beregnes på grundlag af forskellen mellem enten den gunstigste tarif, som vedkommende bruger iøvrigt kunne gøre krav på, eller det vederlag, som virksomheden ville have anvendt ved en forretningsmæssig drift, og den aktuelle tarif; sidstnævnte størrelse svarer til omkostningsforskellen mellem de tilsvarende situationer.

Medlemsstaterne har pligt til at meddele Kommissionen i hvilket omfang, det vil være nødvendigt med en kompensation for de forpligtelser, det skønnes nødvendigt at opret-

holde af hensyn til samfundet. Forordningen gælder først og fremmest medlemsstaternes statslige jernbaner og for de øvrige trafikforetagenders vedkommende sådanne, som ikke hovedsagelig udfører lokal eller regional trafik.

Efter forordningen kan der kun pålægges et trafikforetagende i et medlemsland sådanne nye forpligtelser, som er uomgængelig nødvendige for at sikre en tilstrækkelig trafikbetjening.

*Forordning nr. 1192 af 26. juni 1969 vedrørende fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber*

Forordningen er udstedt i tilslutning til ovennævnte beslutning af 13. maj 1965. Hovedformålet med forordningen er at fjerne de byrder eller fordele, som staterne pålægger henholdsvis indrømmer jernbanerne og som kan føre til en forvridding af konkurrenceforholdene over for landevejs- og vandvejstrafikken. Den finansielle udligning, som normaliseringen af regnskaberne får til følge, skal fra den 1. januar 1971 foretages efter de i forordningen nærmere beskrevne fælles retningslinier i form af årlige opgørelser. Forordningen finder anvendelse på medlemslandenes statsbaner. Senest 1. januar 1973 skal Kommissionen foreslå Rådet bestemmelser med henblik på at inddrage andre jernbaner i fællesmarkedslandene i beslutningens gyldighedsområde. I rådsforordningen nævnes XV kategorier af byrder og fordele, som omfattes af reglerne om normalisering af regnskaberne. De første otte kategorier skal søges normaliseret pr. 1. januar 1973, medens de resterende syv kategorier skal søges gjort til genstand for normalisering uden forud fastsat tidsfrist. Såfremt beregningerne efter forskrifterne i rådsforordningen for de forskellige normaliseringskategorier viser, at der påhviler jernbanerne en byrde, har disse krav på finansiell udligning via de respektive statskasser. Viser beregningerne omvendt, at jernbanerne har fordele, skylder banerne statskasserne en tilsvarende udligning.

*Forordning nr. 1107/70 af 4. juni 1970 vedrørende støtteforanstaltninger til jernbane-, vej- og vandvejstrafikken*

Denne forordning er ligeledes udstedt i tilslutning til rådsbeslutning af 13. maj 1965. Ifølge EØF-traktatens artikel 77 er støtteforanstaltninger, der udspringer af behovet for samordning af transportvæsenet eller udgør godt-