

og materielanskaffelser — med påfølgende godkendelse hos de fire politiske forsamlinger — let kunne føre til, at bevillingsrådet hvert år skulle tage fornyet stilling til hele investeringsbudgettet. Her ved ville man i realiteten stærkt forringe mulighederne for den langsigtplanlægning for 5 år ad gangen som lovforslaget bygger på, samtidig med at bevillingsproceduren ville blive væsentlig tungere og spillerummet for direktionens forretningsmæssige smidighed stærkt indskrænket.

I modsætning til almindelige 1 års bevillinger fra permanent indkaldte forsamlinger er der derfor for trafikrådets 5 års bevillinger til investeringer anledning til at foretage en automatisk regulering af bevillingernes ikke udnyttede beløb for at eliminere væsentlige pris- og lønforskydninger inden for hver periode. Herved erindres om, at det er almindeligt at parterne i entreprisekontrakter forbeholder sig en regulering af afgivne tilbud under hensyn til indtræffende pris- og lønforandringer. For KS's vedkommende er dette ofte sket efter et prisindeks for de pågældende materialer. Reguleringen bør omfatte hele planens uudnyttede rammebevilgning.

Man har ikke ment at denne regulering kan foretages på grundlag af de år for år faktisk udbetalte beløb til investeringer, dels fordi trafikrådets udgifter hertil vil være påvirket af mange andre usikkerhedsfaktorer end priser og lønninger, dels fordi en regulering i en sådan form ville svække direktionens ansvar for, at der til enhver tid opnås de mest fordelagtige tilbud. I stedet foreslår man regulering efter *et særligt omkostningsindeks*, udregnet af det statistiske departement som sagkyndigt og neutralt organ. Ved omkostningsindeksets beregning må indgå de vigtigste omkostningsfaktorer såsom timefortjenesten ved anlægsarbejder og forskellige engros-materialerpriser. Den nærmere udformning af indeksets beregningsgrundlag bør formentlig overlades det statistiske departement; formentlig bør det fastlægges særskilt for hver 5 års periode under hensyntagen til den samlede investeringsplans karakter, der kan variere væsentligt fra periode til periode.

I kommissionens forslag regnedes der med regulering på grundlag af stigninger eller fald på 5 points i forhold til indeksets højde ved den pågældende 5 års periodes begyndelse. Denne bestemmelse er slettet i den her foreliggende formulering, da de nærmere detaljer ved reguleringen findes at burde fastlægges administrativt til sin tid efter nærmere forhandlinger med det statistiske departement.

## Bemærkninger til § 26:

### Direktionens lånebeføjelser.

*Til stk. 1.*

*Om optagelse af lån.*

Direktionen skal i investeringsbudgettet skønsmæssigt angive, hvilke lån den påtænker at optage til finansieringen af investeringerne i femåret, og til hvilke tidspunkter de agtes optaget (jfr. bem. til § 25).

I betænkningen forudsatte samfærdselskommissionen, at statskassen umiddelbart blev forpligtet til at yde de til planens gennemførelse fornødne lån, så snart afgørelse om rammebevillingen var truffet i henhold til § 25, medmindre der måtte foreligge positiv beslutning om en anden fremgangsmåde ved lånoptagelsen fra bevillingsrådets side. Formålet hermed var i første række at undgå, at kommunerne ved direkte deltagelse i særskilte lånoptagelser fra trafikrådets side på det åbne kapitalmarked skulle risikere forringede lånemuligheder i øvrigt som følge af deres solidariske ansvar (jfr. § 37). På dette punkt har man ikke ment at kunne følge samfærdselskommissionen, idet man næppe på forhånd bør binde statskassen til en eventuel lånoptagelse uden en selvstændig vurdering af det finansielt forsvarlige i at yde lånene. Set fra kommunernes synspunkt som låntagere vil i øvrigt realiteten være den samme, hvad enten lånet er optaget hos staten eller på anden måde, når det i sidstnævnte tilfælde udtrykkeligt fremhæves at lånet er optaget mod statsgaranti. Dette er derfor anført i lovforslagets nuværende formulering. Med henblik på de tilfælde hvor et direkte lån hos staten vil være det mest hensigtsmæssige, indeholder forslaget bemyndigelse for finansministeren til at yde sådanne lån og til at udstede obligationer til dækning for dem.

Som det fremgår af det foregående, vil staten medvirke i trafikrådets investeringslån enten direkte som lånyder eller som garant. Det forudsættes derfor, at direktionen ikke blot i forbindelse med forelæggelsen af investeringsbudgettet for 5 års perioden, men også i periodens løb, efterhånden som optagelsen af de enkelte lån bliver aktuel, forhandler om lånoptagelsernes tidspunkter, form og vilkår med finansministeren. Det vil være hensigtsmæssigt, om bevillingsrådets formand deltager i disse forhandlinger.

Først når direktionen forud for en 5 års periodes begyndelse har ført forhandlinger med finansministeren om de generelle finansierings- og lånespørgs-