

muner samt NESAs som kompensation for, at de stiller aktiverne til trafikrådets disposition. En anden sag er, at staten samt Københavns og Frederiksberg kommuner som parthavere i trafikrådet selv vil komme til at deltage med en vis andel i betalingen af disse beløb.

En del af de aktiver som trafikrådet således forudsættes at få stillet til rådighed af de hidtidige ejere, vil imidlertid ikke alene tjene den lokale persontrafik, men have karakter af *fællesanlæg* for trafikrådet og anden virksomhed. Dette gælder særlig en del af statsbanernes anlæg. I alle sådanne tilfælde må der foretages en forholdsmæssig fordeling af udgifterne til forrentning og afskrivning af de pågældende anlæg mellem trafikrådet og den virksomhed de i øvrigt tjener (jfr. herom nedenstående bem. til §§ 29 og 30).

Også med hensyn til løbende driftsudgifter samt driftsindtægter kan der i visse tilfælde blive spørgsmål om en økonomisk opdeling af driften af fælles anlæg, hvilket må ske efter samme principper som for kapitaludgifterne.

Endelig må der finde en udgiftsfordeling sted mellem trafikrådet og de hidtidige ejere af de overtagne trafikvirksomheder med hensyn til *pensionerne*. I princippet er denne deling foretaget på den måde, at de tidligere arbejdsgivere fremover skal afholde dels pensioner til det ved *overtagelsen allerede pensionerede personale* eller dets efterladte, inklusive alle senere tilkommende dyrtidstillæg m. v., dels en andel af pensionerne til det ved *overtagelsen ansatte personale* og dets efterladte, beregnet i forhold til ansættelsestiden under henholdsvis den tidligere ejer og trafikrådet og med samme beløb, inklusive tillæg, som oven for nævnt. Resten af de faktisk udbetalte pensioner til den sidstnævnte gruppe af pensionister afholdes af trafikrådet, der tillige afholder samtlige pensionsudgifter til *personale, der først antages efter overtagelsen*. Den tidligere arbejdsgivers andel af pensioner til overført personale kan udredes enten gennem årlige udbetalinger til trafikrådet, svarende til de nævnte andele af pensionerne, efterhånden som de bliver aktuelle, eller gennem overførelse af de kapitaliserede pensionsforpligtelser til trafikrådet, beregnet efter de på overtagelsestidspunktet gældende tillæg m. v. Da en sådan éngangsafregning indebærer, at senere forhøjelse af dyrtidstillæg og lign. vil falde på trafikrådet, kan den ikke omfatte de aktuelle pensionister, der er trafikrådet uvedkommende. I øvrigt er der åbnet mulighed for visse tillem্পninger af hovedprincippet, i tilfælde af at der måtte blive gennemført ændringer i reglerne for beregning af pensionsbidrag m. v.

Med hensyn til pensionsbyrdernes fordeling mellem trafikrådet og de tidligere arbejdsgivere afviger dette lovforslag fra samfærdselskommissionens forslag på et enkelt punkt, idet man ikke har ment at kunne følge betænkningens forslag om at lade eventuelle senere reguleringstillæg til det ved overtagelsen allerede pensionerede personale afholde af trafikrådet, eftersom dette personale overhovedet ikke har haft ansættelse under trafikrådet. For det overtagne personales vedkommende bærer trafikrådet derimod fremtidige stigninger i reguleringstillæg m. v.

### Bemærkninger til § 29:

#### Forholdet til statsbanerne.

For samtlige de af statsbanerne forvaltede *banelinjer* under trafikrådet bliver det fortsat statsbanerne som administrerer driftsindtægterne og driftsudgifterne med ansvar over for rådet, og som over for publikum har ansvaret for driftens afvikling, bl. a. i erstatningsmæssig henseende. Over for de bevilgende politiske forsamlinger er det derimod trafikrådet der har ansvaret for driftsudgifternes dækning som led i det samlede trafiksystems driftsøkonomi.

Denne ordning forudsætter, at statsbanerne hvert år opstiller et særligt budget og regnskab over nærbanetraffikkens driftsindtægter og driftsudgifter samt en tilsvarende status (jfr. § 36). De principielle retningslinjer herfor fastsættes af en særlig regnskabskommission (jfr. § 41).

For nærtrafikken med *statsbanernes omnibusruter* er der ikke taget endelig stilling til, om og i hvilket omfang forvaltningen henlægges under trafikdirektoratet. Regnskabsførelsen må naturligvis følge forvaltningen. Den økonomiske afregning og fordeling af fællesudgifter og -indtægter m. v. må i princippet være uafhængig af, hvorledes spørgsmålet om forvaltningen af den daglige drift løses (jfr. kap. III).

#### Til stk. 3.

#### Om fremtidige fællesanlæg.

Med hensyn til fremtidige nyanlæg eller ændringer ved bestående anlæg som både betjener nær- og fjertrafik, må trafikrådets andel i kapitaludgifterne fastsættes efter tilsvarende skøn som forudsættes lagt til grund for bestående fællesanlæg, således at der foretages en forholdsmæssig deling af udgifterne efter, i hvor høj grad de belastes af henholdsvis nær- og fjertrafik. I begge tilfælde må spørgsmålet i første række løses af regnskabskommissionen (jfr. § 41). Regnskabskommissionen tænkes imidlertid