

kun at fungere i forbindelse med selve oprettelsen af trafikrådet, hvorefter man fremover forestiller sig overvejelser om disse spørgsmål henlagt til det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne (jfr. § 14, stk. 1) på basis af regnskabskommissionens principielle retningslinjer. Da det må formodes, at sagerne normalt kan løses ved forhandling i fællesudvalget, har man ikke anset det for nødvendigt at instituere en fast appelinstans; en sådan tænkes derfor kun nedsat, hvor det måtte vise sig fornødent for en konkret foreliggende sag.

*Til stk. 4.*

*Om fordelingen af driftsudgifter og driftsindtægter.*

Med hensyn til de øvrige driftsudgifter — bortset fra kapitaludgifterne — og indtægterne på statsbanernes nærtrafiklinjer forudsættes det ligeledes, at regnskabskommissionen foretager den første, grundlæggende regulering af disse forhold og fastlægger retningslinjer til vejledning i senere opstående tilfælde. Disse forhandles i fællesudvalget og går eventuelt til den i stk. 3 nævnte særlige voldgiftsret. Dette gælder indtægter og udgifter såvel ved gamle som ved nye anlæg og materiel, og både ved fællesanlæg og ved anlæg og materiel der kun betjener trafikrådets område. Pensionsudgifterne er omhandlet i stk. 5.

Fordelingen af fællesudgifter mellem trafikrådet og statsbanerne må i vidt omfang baseres på mere eller mindre sikre skøn f. eks. for personale der i større eller mindre omfang gør tjeneste ved både Statsbanerne og fjerntrafikken.

*Til stk. 5.*

*Om pensioner.*

Som omtalt i de indledende bemærkninger til kapitel X skal pensionsudgifterne deles i allerede skabte pensionsforpligtelser på overtagelsestidspunktet, som forbliver hvilende på statsbanerne, og senere opstående pensionsforpligtelser, der skal påhvile trafikrådet. Risikoen for fremtidige ændringer af reguleringstillæg og lignende hviler for det ved overtagelsen pensionerede personales vedkommende på de tidligere arbejdsgivere, for det øvrige personales vedkommende på trafikrådet.

Da man ikke fuldt ud kan udskille bestemte personer inden for statsbanerne som alene tjenstgørende for trafikrådet, kan man i *praksis* ikke beregne pensionsbyrden i forhold til de enkelte personers tjenestetid. En eksakt beregning kan således ikke gennemføres, og det forudsættes at regnskabskommissionen må finde frem til en principiel beregningsmåde, hvorefter senere ajourføring af be-

regningen må drøftes i det særlige fællesudvalg og i tilfælde af uenighed i dette henvises til den særlige voldgiftsret. Pensionslignende understøttelser behandles på tilsvarende måde som de egentlige pensioner ved fordelingen mellem statsbanerne og trafikrådet.

**Bemærkninger til § 30:**

**Forholdet til andre virksomheder med fælles økonomi.**

*Til stk. 1.*

*Om sær anlæg.*

For faste anlæg og rullende materiel som i dag drives af KS eller NESAs og som alene betjener persontrafikken, er ordningen principielt ganske svarende til afregningen med statsbanerne, idet trafikrådet for de allerede eksisterende aktiver refunderer ejerne udgifterne til fortsat forrentning og afskrivning. For senere tilkommende aktiver på disse trafikmidler, der alene betjener persontrafikken, opstår ikke noget spørgsmål over for andre virksomheder, idet trafikrådet selv driver disse anlæg og selv direkte afholder alle udgifter til deres forrentning og afskrivning. Man har derfor slettet stk. 2 i betænkningens lovforslag som unødvendigt.

*Til stk. 2.*

*Om fælles anlæg.*

For de anlæg der er fælles for persontrafikken og anden virksomhed — f. eks. anlæg under NESAs, der både betjener trolleylinjerne og selskabets almindelige el-forsyningsvirksomhed — må der, ligesom for fællesanlæg under statsbanerne (jfr. § 29), foretages en delvis skønmæssig opdeling af udgifterne efter, i hvilken grad anlæggene betjener de to former for virksomhed. For KS's og NESAs vedkommende vil problemet med sådanne fællesanlæg være af langt mindre omfang end for banelinjerne, hvorfor man ikke foreslår nedsat nogen særlig regnskabskommission. Fremgangsmåden for spørgsmålenes løsning er i øvrigt principielt den samme, idet de i første række henvises til overenskomstmæssig ordning og i tilfælde af uenighed foreslås endeligt afgjort ved en voldgift nedsat efter Dansk Ingeniørforenings af ministeriet for offentlige arbejder godkendte voldgiftsregler.

*Til stk. 3.*

*Om allerede pensioneret personale ved Københavns Sporveje og NESAs.*

For det personale ved KS's og NESAs trafiklinjer som allerede er pensioneret senest på det tids-