

ningsbeløb falder sammen. Såfremt afdragene som helhed taget skal præsteres hurtigere end afskrivningsbeløbene indgår fra puljen — f. eks. hvis en væsentlig del af investeringerne sker i tunnelbane-anlæg og lignende, der afskrives meget langsomt, medens lånene næppe kan forventes optaget på så lange åremål — må direktionen af likviditetsmæssige grunde optage særlige suppleringslån. Såfremt omvendt afdragene i en periode skulle forfalde i langsommere tempo end afskrivningsbidragene til puljen, må det give sig udslag i øget likviditet i investeringspuljen.

Ligesom det følger af selve princippet for investeringspuljen, at de beløb, der således måtte indestå i puljen, alene tilhører denne og derfor ikke må tages til indtægt for driften, må det samme gælde de renter, et indestående i puljen afkaster.

Det bemærkes, at man blandt de aktiv-anskaffelser der afskrives over investeringspuljen, medregner egentlige moderniseringsforanstaltninger og erstatningsanskaffelser for udslidt materiel m. v. i modsætning til løbende vedligeholdelsesudgifter. I øvrigt forudsættes afgrænsningen mellem de udgifter der afholdes over investeringspuljen og dem der skal tages over driften, i alt væsentligt at blive foretaget i overensstemmelse med de overtagne trafikvirksomheders hidtidige praksis ved opdelingen mellem anlægsregnskab og driftsregnskab.

Heraf følger bl. a., at man under anlægsudgifterne ikke bør medregne pensionsudgifter for de under trafikrådet ansatte teknikere, der har projekteret de pågældende anlæg; alle sådanne pensionsudgifter må henregnes til de egentlige driftsudgifter.

Ad b) For *nyerhvervede* aktivers vedkommende med dertil hørende nødvendige faste lagre skal investeringspuljen betale *renteudgifterne på de lån*, der er optaget til disse aktivers erhvervelse. Lovforslaget afviger her fra samfærdselskommissionens forslag, der regner med forrentning af uafskrevne aktivværdier på status. Når man her har foretrukket de faktiske renteudgifter af optagne lån, er det fordi dette vil være enklere at opgøre og administrere.

Det er allerede under a) omtalt, at renteudgifterne til eventuelle suppleringslån ikke efter lovforslagets formulering vil falde ind under investeringspuljen. I betænkningen foresloges forrentningen af sådanne suppleringslån belastet puljen, ud fra den betragtning, at disse lån ikke er motiveret af den løbende drift, men af anlæggenes finansieringsform. Ved den her ændrede formulering af § 23 har man imidlertid forudsat, at driften fuldt ud bør afholde forrentningen af sådanne lån; man har herved ønsket at

opnå en regnskabsmæssig forenklings, således at udelukkende de oprindeligt optagne lån til aktiv-erhvervelser vedrører puljen.

De nødvendige faste *lagre* for trafikrådets trafiklinjer må medregnes under de aktiver der hører under investeringspuljen; varige udvidelser af det faste lager skal derfor — i modsætning til f. eks. prismæssigt motiverede ekstraordinære anskaffelser — indgå i investeringspuljens lånefinansiering.

Ad c) For *overtagne* anlægs og materiels vedkommende kan man ikke på samme måde som for nyanskaffelser knytte aktiverne til bestemte af trafikrådet optagne lån. For disse aktiver skal investeringspuljen i stedet — i overensstemmelse med samfærdselskommissionens forslag — betale *forrentning af den uafskrevne restværdi* beregnet efter de tidligere virksomheders satser herfor. Som det fremgår af foranstående bemærkninger ad b) skal overtagne faste *lagre* medregnes under investeringspuljens aktiver og følgelig forrentes på samme måde som andre overtagne aktiver.

I samfærdselskommissionens udkast er det foreslået, at også tilskud til private rutebilejere i forbindelse med koncessionsvilkårenes fastsættelse skulle ydes over investeringspuljen. Man har imidlertid fundet, at dette ligger uden for investeringspuljens egentlige opgaver, og foreslår i stedet, at disse tilskud afholdes over driften. Det bemærkes herved, at dette naturligvis ikke skal motivere højere rutebiltakster i omegnen end ellers påtænkt; disse tilskud (jfr. § 19, stk. 4) vil tværtimod oftest være motiveret ved, at man ikke har ønsket at sætte taksterne så højt som rene rentabilitetshensyn tilsiger.

Bemærkninger til § 24:

Driftsreguleringskontoen.

Til stk. 1.

Om baggrunden for driftsreguleringskontoen.

Direktionen skal drage omsorg for at den krævede balance opnås, og herved må blandt driftsudgifterne medregnes det bidrag til investeringspuljen, som ifølge den vedtagne 5 års plan skal ydes af den løbende drift. En nøjagtig overensstemmelse mellem driftsindtægter og driftsudgifter år for år vil imidlertid ikke være praktisk opnåelig, og et større eller mindre forskelsbeløb i form af overskud eller underskud må derfor fremkomme på de årlige regnskaber. Af hensyn hertil foreslås der oprettet en driftsreguleringskonto, hvortil disse årlige forskelsbeløb skal overføres.