

punkt, hvor det ved lovforslaget forudsatte økonomiske fællesskab er blevet etableret, gælder principielt tilsvarende regler som for statsbanerne (jfr. bem. til § 29, stk. 5), d. v. s. dette personales pensionering afholdes fortsat af henholdsvis Københavns og Frederiksberg kommuner og det nævnte selskab. Heri adskiller dette lovforslag sig fra betænkningens lovforslag, hvorefter risikoen for fremtidige dyrtidstillæg til disse pensionister påhvilede trafikrådet. Med hensyn til motiveringen herfor henvises til de indledende bemærkninger til kapitel X in fine.

*Til stk. 4.*

*Om pensionering af personale overført fra KS og NESA.*

For det ved overtagelsen ansatte personale ved KS's og NESA's trafiklinjer gælder i princippet tilsvarende regler som for statsbanerne (jfr. bem. til § 29, stk. 5), dog at pensionsforpligtelsernes fordeling knytter sig til bestemte personer, hvorfor der kan foretages en egentlig aktuarmæssig opgørelse. De fremtidige pensionsydelse tænkes udbetalt gennem trafikdirektoratet, medens de tidligere arbejdsgivere refunderer trafikrådet en andel, beregnet i forhold til personalets faste ansættelsestid henholdsvis før og efter overtagelsen og på grundlag af de da gældende pensioner inkl. reguleringstillæg m. v.

For NESA's vedkommende kan der blive tale om en fordeling af pensionsbyrden for personale der har gjort tjeneste både ved selskabets trafiklinjer og dets elforsyning.

Pensioneringen af det personale der først ansættes efter trafikrådets oprettelse, er de tidligere ejere uvedkommende, idet den alene påhviler trafikrådet.

*Til stk. 5.*

*Om éngangsafregning.*

Man har anset det for ønskeligt at åbne mulighed for ejerne af de tidligere virksomheder for at opnå en endelig afvikling af deres mellemværende med trafikrådet. En sådan må indebære en modregning mellem på den ene side trafikrådets betaling for aktiverne og på den anden side den tidligere ejers pensionsforpligtelser for overført personale, opgjort på aktuarmæssigt grundlag. Ved éngangsafregningen bliver der en egentlig ejendomsovertagelse af de rene trafikaktiver, medens spørgsmålet om ejendomsretten til faste anlæg der både tjener trafikformål og anden virksomhed, må afgøres ved overenskomster mellem parterne i forbindelse med overtagelsen (jfr. § 43, stk. 4). Trafikrådets betaling for overførte aktiver fastsættes ved éngangsafregningen

efter samme princip, som i øvrigt er gældende for godtgørelse for aktiver der stilles til dets rådighed, d. v. s. på grundlag af korrigerede bogførte værdier, jfr. nærmere samfærdselskommissionens 3. betænkning.

Differencen mellem de opgjorte pensionsforpligtelser og betalingen for de overførte aktiver kan udredes over en periode på indtil 30 år og forrentes med den af vedkommende virksomhed sædvanligvis benyttede forrentningsprocent. Uanset at der foretages en modregning af de to beløb, sådan at der ene af parterne alene betaler differencen, må hele den sum der repræsenterer de opgjorte pensionsforpligtelser, godskrives trafikrådets driftsregnskab (jfr. bem. til § 22, stk. 1), og forrentningen og afskrivningen af de overførte aktiver skal for hele det fastsatte beløbs vedkommende afholdes af investeringspuljen.

*Til stk. 6.*

*Om den indbyrdes mellemregning mellem København og Frederiksberg.*

Da KS ophæves som selvstændig institution, må virksomhedens pensionsforpligtelser over for personalet herefter afholdes af Københavns og Frederiksberg kommuner, der ligeledes modtager trafikrådets refusion af forrentning og afskrivning af overtagne aktiver. Trafikrådet frigør sig ved betaling af aktiverne til København, hvorefter Frederiksbergs andel i mellemregnskabet må fastlægges ved forhandling mellem de to kommuner eller eventuelt ved voldgift.

*Til stk. 7.*

*Om overtagelsen af Amagerbanens busruter.*

Dette stykke er et nyt stykke, som ikke findes i betænkningens udkast, idet spørgsmålet om overtagelsen af Amagerbanens busruter først er færdigforhandlet, efter at betænkningen var afgivet. Under kommissionens efterfølgende forhandlinger med Amagerbanen under medvirken af ministeriet for offentlige arbejders departement og generaldirektoratet for statsbanerne m. fl. er man enedes om, at overtagelsen af Amagerbanens busruter mest praktisk foregår på den måde, at staten i henhold til eneretsbevillingen overtager selskabet som helhed uden betaling, idet man overtager de samlede aktiver mod at overtage de derpå hvilende forpligtelser. Dette skyldes især Amagerkommunernes over for samfærdselskommissionen fremsatte ønske om at afgive godsbanetrafikken samtidig med bustrafikken. Der bliver således tale om en total likvidering af selskabet. Umiddelbart i forbindelse med statsovertagelsen overdrager staten selskabets omnibusvirk-