

mæssig opdeling efter hvilken art virksomhed de fortrinnsvis betjener.

For Amagerbanen må det ved overenskomst mellem staten og trafikrådet — efter statens overtagelse af hele selskabet (jfr. § 30, stk. 7) — nærmere fastlægges i eventuelle tvivlstilfælde, hvilke rettigheder og forpligtelser der skal overgå til trafikrådet ved dets overtagelse af busdriften.

Til stk. 2.

Om ydelser til vejbestyrelserne.

Det vil måske være praktisk, at trafikrådet sukcederer i de overenskomster som KS og NESAs i de senere år har indgået med Københavns amtsråd, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Tårnbæk kommuner om fordeling mellem trafikvirksomheden og vejbestyrelsen af merudgifterne ved tilstedeværelsen af spor og ledninger i gader og veje. Derimod vil det sikkert være nødvendigt, at der indgås særlig aftale mellem rådet og Københavns magistrat om det pågældende forhold, da både KS og vejbestyrelsen — repræsenteret ved stadsingeniørens direktorat — hidtil har været underlagt Københavns kommune, sådan at det fra et kommunalt synspunkt har været mindre afgørende, hvilken af de to institutioner der afholdt udgifterne. De retningslinjer der hidtil har været fulgt ved fordelingen af de pågældende udgifter mellem de to institutioner, og som har været anvendt siden århundredskiftet, vil derfor næppe uden videre kunne lægges til grund ved den fremtidige fordeling mellem trafikrådet på den ene side og Københavns kommune på den anden side. Formentlig kan de eksisterende overenskomster mellem KS og henholdsvis Frederiksberg og Gladsaxe kommuner være retningsgivende for en ny overenskomst mellem København og trafikrådet, d. v. s. at kommunen principielt skal have refunderet sådanne forøgede udgifter til udbygning og vedligeholdelse af gader og veje som er forbundet med spor- og ledningsanlæg i gaderne.

Til stk. 4.

Om ejerforhold og medbenyttelsesret.

For anlæg som foruden trafikformål også tjener anden virksomhed, vil det ikke generelt kunne afgøres, om anlæggene skal overgå til trafikrådet eller forblive hos den nuværende ejer. I almindelighed må det forudsættes, at ejendomsretten tilfalder den af de to parter som gør mest brug af anlægget, medens den anden part tilsikres en medbenyttelsesret. Denne ret må fastsættes i en overenskomst, der samtidig foreskriver de nærmere vilkår for den. Principielt

må gælde, at vederlaget for medbenyttelsesretten må fastsættes i forhold til vedkommende parts udnyttelse af anlægget samt på grundlag af den bogførte værdi af anlægget (jfr. § 30, stk. 1) og de forpligtelser der påhviler det.

Bemærkninger til § 44:

Forhåndsbevillinger.

Bestemmelsen giver direktionen ret til at investere i et omfang svarende til det samlede gennemsnit af virksomhedernes investeringer i regnskabsårene 1950/51—1953/54, uden at investeringerne for hver virksomhed er bundet til netop dennes tidligere investeringstal. Den således angivne bevillingsramme andrager ca. 17,7 mill. kr. årligt.

Da lovforslaget forudsætter, at ansvaret også i økonomisk henseende for afviklingen af trafikken inden for de virksomheder der henlægges under trafikdirektoratet, ikke længere skal påhvile de hidtidige ejere, ville det ikke være heldigt, om det i tiden mellem lovens vedtagelse og den første trafikplans ikrafttræden skulle påhvile disse at skaffe midler til fortsatte nyinvesteringer. Bestemmelsen tilstræber at sikre en fortsættelse af den investeringsvirksomhed, som i de senere år har været normal for vedkommende virksomhed, og dermed at afværge, at fremsættelsen og vedtagelsen af lovforslaget skulle bevirke et midlertidigt afbræk i de igangværende udbygninger og moderniseringer. Først ved iværksættelsen af den første trafikplan vil der være tilvejebragt finansiell basis for at afholde disse investeringsudgifter efter de fremtidigt gældende regler, hvorfor det foreslås, at statskassen foreløbig udlægger beløbet mod tilbagebetaling af de udlagte beløb med renter, som må fastsættes efter overenskomst med finansministeriet.

Bemærkninger til § 45:

Lovens ikrafttræden, ophævelse af andre lovbestemmelser m. v.

Til stk. 1.

Om denne lovs ikrafttræden.

Loven forudsættes at træde i kraft den
..... Snarest muligt efter dette tidspunkt skal der foretages valg til de forskellige organer og udvalg (jfr. § 42).

En del af lovens bestemmelser — således navnlig reglerne om ordningens økonomiske virkninger for selve trafikrådet, for de deltagende parter og for trafikvirksomhederne og disses hidtidige ejere — vil imidlertid ikke kunne træde i kraft, før den første