

## Bemærkninger til kapitel X:

### Trafikrådets finansielle forhold til trafikvirksomhederne og de hidtidige ejere.

For alle virksomheder og linjer som i henhold til § 21 har fælles økonomi under trafikrådet, og på hvilke altså alle driftsindtægter tilfalder og alle driftsudgifter afholdes af trafikrådet — det vil af nuværende trafikvirksomheder sige Københavns Sporveje, NESA's trafiklinjer, Amagerbanens bus-ruter og Statsbanernes nærtrafiknet — skal såvel for overtagne aktivers som for nyinvesteringers vedkommende de faste anlæg og det rullende materiel finansieres over investeringspuljen (jfr. § 23). Bortforpagtede ruter vil være økonomisk adskilte fra trafikrådet (jfr. § 22 og § 31, stk. 1), bortset fra at rådet betaler forrentning og afskrivning af materiel, som det måtte stille til rådighed for forpagterne, medens omvendt pålagte forpagtningsafgifter tilfalder rådet. De private omnibusruter foreslås endelig fortsat at skulle være økonomisk selvstændige (jfr. § 22 og § 31, stk. 2), bortset fra eventuelle tilskud fra eller afgifter til trafikrådet (jfr. nærmere § 19, stk. 4).

For de *eksisterende aktiver*, der er anskaffet af de hidtidige ejere og som stilles til disposition for trafikrådet, må der finde en økonomisk regulering sted mellem trafikrådet og de myndigheder eller virksomheder der har foretaget anskaffelsen.

En egentlig vurdering af alle de pågældende aktiver vil være uhyre kompliceret og tidskrævende og give anledning til at der rejses en række tvivls-spørgsmål, ikke mindst vedrørende ældre, praktisk taget helt nedskrevne aktiver, hvis værdi i handel og vandel meget vanskeligt lader sig fastslå. Det viste sig f. eks. også ved Københavns kommunes overtagelse af sporvejene i 1911, hvor vurderings-spørgsmålet først blev løst endeligt ved dom mange år senere, efter at det havde været umuligt at forene parternes synspunkter.

Man har derfor i stedet foreslået, at de hidtidige ejere af aktiverne stiller disse til rådighed for trafikrådet mod, at dette overtager de fortsatte økonomiske forpligtelser vedrørende aktiverne, således at afregningen med den tidligere ejer enten sker løbende eller som en éngangsafregning. Den myndighed eller virksomhed, der har anskaffet et aktiv af den pågældende art, har som regel ikke optaget lån specielt med henblik på dette, men har finansieret anskaffelsen gennem lån optaget med videregående formål. Trafikrådet vil derfor normalt ikke kunne overtage den hidtidige ejers forpligtelser med hensyn til de enkelte aktiver ved direkte at indtræde som debitor for et sådant lån.

Betænkningen anlagde det hovedsynspunkt, at udgifter til forrentning og afskrivning af aktiver der overgår til trafikrådet ved dets oprettelse, må beregnes på grundlag af *aktivernes bogførte værdier* og med anvendelse af de af ejerne hidtil benyttede forrentnings- og afskrivningsprocenter (jfr. bem. til § 23, ad c.) Fordelene ved en sådan fremgangsmåde er især, at den er enkel og let at gennemføre; den medfører endvidere på den ene side at der ikke ydes betaling for værdistigninger som følge af konjunkturerne, på den anden side at de bogførte restværdier godtgøres selv om vedkommende aktiv er underskudsgivende, idet dette ikke findes at være afgørende for et aktiv som ikke drives af forretningsmæssige, men af samfundsmæssige grunde.

Samfærdselskommissionen var imidlertid opmærksom på, at princippet om at anvende de bogførte værdier og de gængse bogføringsmetoder ikke lod sig anvende ubetinget, idet anvendelse af den hidtidige, uensartede forrentnings- og afskrivningspraksis i de forskellige virksomheder ville kunne medføre en væsentlig forskelsbehandling. I en tilrådsbetænkning om de økonomiske afregninger ved trafikrådets oprettelse har samfærdselskommissionen stillet konkrete forslag om, på hvilke punkter de af de hidtidige ejere anvendte *bogføringsprincipper bør korrigeres* ved afregningerne i anledning af overdragelsen til trafikrådet. Med hensyn til enkelthederne herom henvises til den nævnte 3. betænkning fra samfærdselskommissionen, hvis hovedresultater — beregnet på grundlag af de bogførte værdier pr. 31. marts 1955 — er aftrykt som bilag til dette lovforslag. Betænkningen fra samfærdselskommissionen om disse afregninger er udtryk for en enighed opnået imellem alle de berørte nuværende ejere af trafikmidler, der skal overgå til trafikrådet, samt mellem repræsentanter for de parter der som deltagere i trafikrådet skal betale de overtagne anlæg. Når en enighed mellem disse parter har kunnet opnås om et forslag, som man finder rimeligt, har man ønsket at følge dette. Forslaget angiver ikke endeligt hvilke beløb der skal overføres til de tidligere ejere af aktiverne, men hvilke principper der skal anvendes ved udregningen. Beløbene vil afvige fra de i bilaget anførte allerede af den grund, at de dér anførte tal vedrører tidspunktet 31. marts 1955.

Efter det anførte vil der blive tale om at yde refusion til de tidligere ejere af de overførte aktiver, d. v. s. staten, Københavns og Frederiksberg kom-