

somhed til trafikrådet på tilsvarende vilkår som ved rådets overtagelse af de øvrige overtagne trafikvirksomheder, d. v. s. for det første mod at rådet yder forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel til korrigerede bogførte værdier, og for det andet mod at den af staten overtagne pensionskasses tilbagekøbsværdi (reduceret under hensyn til kassens insolvens) samt pensionsbyrderne fremover vedrørende busdriften fordeles mellem staten og trafikrådet efter tilsvarende principper som for de andre virksomheder, d. v. s. med skæringspunkt på overtagelsesdagen. I praksis må der her blive tale om en éngangsafregning, således at man modregner aktiverne til korrigerede bogførte værdier mod de kapitaliserede pensionsforpligtelser pr. overtagelsesdatoen, som skal påhvile trafikrådet.

Den videre ordning af godsbanetrafikken under Amagerbanen falder uden for denne lovs rammer, idet denne trafik ikke skal drives af trafikrådet.

### Bemærkninger til § 31:

#### Bortforpagtede og private rutebiler.

##### *Til stk. 1.*

##### *Om bortforpagtede ruter.*

Det vil muligt kunne være praktisk for direktionen — vedkommende koncessionsmyndigheds tilladelse forudsat — at bortforpagte nogle af trafikrådets omnibusruter (jfr. nærmere betænkningen side 153). Forpagteren vil formentlig hyppigst være privat. Såfremt ruten bortforpagtes, vil rutens økonomi være adskilt fra trafikrådets ligesom de private rutebilers. Dog vil det fornødne materiel muligt blive stillet til rådighed for forpagteren af trafikrådet, der herved kan gennemføre en fuldstændig rationalisering og standardisering af materiellet på de pågældende ruter.

*Koncessionsafgiften* fastsættes af direktionen og udgangspunktet herfor vil i de sidstnævnte tilfælde være udgifterne til forrentning og afskrivning af materiel, der stilles til forpagterens rådighed af trafikrådet; afgiften kan dog være højere eller lavere end disse udgifter, alt afhængigt af rutens økonomi. Det er således ikke udelukket, at direktionen vil undlade at kræve koncessionsafgift for ruter af

samfundsmæssig betydning, såfremt deres økonomi ikke kan bære en sådan afgift, og drejer det sig om ruter med et ekstraordinært stort underskud, kan det måske endog tænkes, at der efter bestemmelse af koncessionsudvalget vil blive ydet tilskud til ruternes drift (jfr. § 19, stk. 4). Omvendt kan forpagtningsafgiften naturligvis indeholde en egentlig afgift for overskudsgivende ruters vedkommende.

Direktionen må være ret frit stillet ved fastsættelsen af vilkårene for forpagtningen, og må således kunne bestemme, at forpagtningsforholdets varighed skal være kortere end det fastsatte mindste åremål for kørseltilladelser i henhold til omnibusloven (jfr. omnibuslovens § 5). Ved forpagtningsforholdets udløb kan direktionen, der jo selv har koncessionen på ruten, frit bestemme, om ruten fremtidig skal drives af den samme eller en anden forpagter eller direkte af trafikrådet.

##### *Til stk. 2.*

##### *Om private rutebileruter.*

Indehaverne af rent private omnibusruter, der drives i henhold til kørseltilladelser meddelt direkte af de koncessionsgivende myndigheder, vil — bortset fra særlige tilskuds- eller afgiftsordninger — afholde alle driftsudgifter vedrørende ruterne og oppebære samtlige driftsindtægter. *Materiellet* vil normalt tilhøre rutens indehaver, der dog ved anskaffelsen må rette sig efter de forskrifter der i så henseende er givet af direktionen med hensyn til materiellets standard og indretning (jfr. bem. til § 16). For at gøre den standardisering der hermed er tilstræbt så effektiv som muligt, vil det kunne være praktisk, at rådet optræder som formidler ved køb af nyt materiel ved at træffe aftale med leverandører om materiellets indretning og beskaffenhed. Da udgifterne til anskaffelse af rutebilmateriel kan være tyngende for den private rutebilejer, kan det undertiden også være velbegrundet, at direktionen træffer aftaler med leverandørerne om betalingsvilkårene og i forbindelse hermed eventuelt yder de private rutebilejere lån over driften til materiellets anskaffelse mod transport af købekontrakten eller lignende sikkerhed.

### Bemærkninger til kapitel XI:

#### Trafikrådets regnskabsforhold m. v.

Bestemmelserne om regnskabs- og beretningspligt er udformet under hensyn til den principielle

ordning af ansvarsfordelingen; at de enkelte trafikvirksomheder under trafikrådet er ansvarlige