

ninger, og hvor der ikke ved forhandling i det paritetisk sammensatte udvalg, der nedsættes i henhold til § 6, stk. 2, kan opnås enighed om en løsning, træffer ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med hovedstadsrådet den endelige afgørelse.

Det økonomiske mellemværende for disse banestrækningers vedkommende opgøres ved, at hovedstadsrådet oppebærer billet- og kortsalgsindtægterne af den lokale persontrafik mod at godtgøre DSB det indtægtstab, det får på disse strækninger som følge af opgaveomlægningen. Hovedstadsrådet skal endvidere dække DSBs meromkostninger til drift og investeringer i anlæg og materiel ved imødekommelse af eventuelle ønsker fra hovedstadsrådet om mertrafik på disse blandede strækninger.

Hvis den i lovforslaget omhandlede opgaveoverførsel senere hen opgives, og opgaverne føres tilbage til staten, skal der ske en opgørelse over de investeringer til anlæg og materiel, som er betalt af hovedstadsrådet, og dette skal ved opgavetilbageførslen godskrives for værdien heraf i det omfang, værdien overstiger investeringsandelen af de samlede statstilskud, der er udbetalt til hovedstadsrådet, jfr. nedenfor.

Det er ikke hensigten med foreningen af bane- og busdriften, at staten skal vælte de betydelige udgifter til den lokale persontrafik i hovedstadsområdet, som, når trafikken udføres med tog, i dag afholdes af statskassen, over på hovedstadsrådet.

Da den lokale togtrafik i hovedstadsområdet er underskudsgivende, må der derfor ydes et tilskud fra staten til hovedstadsrådet således, at området sikres samme økonomiske stilling, som hvis opgavefordelingen var forblevet uændret.

Med det formål at skabe en byrdefordelmæssig neutral ordning indføres derfor efter forslaget et tilskud fra staten til hovedstadsrådet. Tilskuddet skal modsvare statens nettobesparelse ved hovedstadsrådets overtagelse af det økonomiske ansvar for den persontrafik, der udføres af DSB på de rene lokalstrækninger. I forslaget er tilskuddets grundbeløb fastsat til i alt 288 mill. kr. pr. år. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 175 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975, og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976.

Ved beregningen af investeringsandelen har man taget udgangspunkt i gennemsnittet af de årlige budgettal vedrørende rene lokalstrækninger for perioden 1975-76—1979-80. For så vidt angår driftsunderskudsandelen er der taget udgangspunkt i de senest foreliggende regnskabstal, 1974-75, idet der

derudover er taget hensyn til, at S-banenettet siden da er blevet udvidet og vil blive udvidet yderligere, inden foreningen kan træde i kraft. Ved denne beregningsmetode er der søgt tilstræbt overensstemmelse med det totalbalanceprincip, der har fundet anvendelse ved alle hidtidige opgaveoverførsler fra staten til amtskommuner og kommuner.

Kompensationsydelsens grundbeløb vil efter forslaget blive reguleret således, at der gives dækning for fremtidige pris- og lønstigninger i forbindelse med anlæg og drift af rene lokalstrækninger.

Der foreslås samme reguleringsfaktor som den, der er foreslået for de generelle tilskud til amtskommuner og kommuner i indenrigsministerens forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om tilskud til amtskommuner og kommuner — dog med den forskel, at man ved reguleringen af investeringsandelen (175 mill. kr.) fratrækker den gennemsnitlige realtilvækst i den private sektor.

Ved valget af den ovennævnte reguleringsmetode er det forudsat, at udviklingen i DSB's almindelige takstniveau for personbefordring fremover vil følge udviklingen i den private sektors bruttofaktorindkomst, dvs. pris- og lønudviklingen for denne sektor. Såfremt der sker ændringer i denne forudsætning, vil hver af parterne 3 år efter, at ordningen er trådt i kraft, kunne forlange reguleringsmetoden genforhandlet således, at den byrdefordelmæssige neutralitet, som er grundlaget for hele ordningen, bevares.

Kompensationsydelsen, der skal anvendes til kollektive trafikformål, vil blive udbetalt over en særlig konto på indenrigsministerens budget på finansloven. Det indebærer, at hovedstadsrådet frit kan afgøre, hvilke kollektive trafikformål kompensationsydelsen skal anvendes til. En sådan kontering vil samtidig markere, at tilskuddet ikke senere hen forudsættes beskåret i forbindelse med besparelser på statens trafikudgifter.

I overensstemmelse med lovens hovedformål skal hovedstadsrådet have samme kompetence i forhold til de privatbaner, der udfører lokaltrafik i hovedstadsområdet, som den kompetence, hovedstadsrådet får i forhold til DSB.

Den nærmere regulering af forholdet mellem hovedstadsrådet og den enkelte privatbane forudsættes fastlagt i en overenskomst med denne.

Statens hidtidige tilskud til trafikken på privatbanestrækningerne i henhold til den gældende lovgivning om forskellige privatbanetilskudsordninger vil blive opretholdt.

Koncessionsbeføjelsen for så vidt angår rutebilkørslen i hovedstadsområdet ligger efter gældende