

ger mellem DSB og hovedstadsrådet samt afgørelse af fortolkningstvivil med hensyn til den i § 6, stk. 1, nævnte overenskomst, der ikke har kunnet afgøres ved forhandling, afgøres endeligt ved voldgift.

Til § 7.

For den i § 1 omhandlede trafik gælder sikkerheds- og ordensforskrifterne i statsbaneloven, uanset at DSB ikke træffer beslutning om trafikken, men alene udfører den som entreprenør for hovedstadsrådet. Statsbanelovens regler om befordringspligt og om folketingets finansudvalgs og ministeren for offentlige arbejders kompetence til at fastsætte takster gælder dog ikke. Omfanget af befordringspligten og takstpolitikken på disse banestrækninger skal efter forslaget fremover afgøres af hovedstadsrådet.

For den øvrige lokale trafik, der udføres af DSB, gælder reglerne i statsbaneloven om finansudvalgets og ministeren for offentlige arbejders kompetence med hensyn til takstbestemmelser for DSB's personbefordring heller ikke, idet denne kompetence også skal overgå til hovedstadsrådet.

Til § 8.

Privatbanerne inden for hovedstadsområdet er Lyngby-Nærum jernbane, Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane, Gribskovbanen, Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane og Østbanen. De 4 første baner forløber udelukkende inden for hovedstadsområdet, medens den sidstnævnte forløber dels i hovedstadsområdet, dels i Storstrøms amtskommune og således udfører trafik, der går ud over området.

I overensstemmelse med lovens hovedformål skal hovedstadsrådet som nævnt i de almindelige bemærkninger have samme kompetence i forhold til de nævnte privatbaner som den i forhold til statsbanerne foreslåede.

Ordringen, der forudsættes nærmere forhandlet mellem hovedstadsrådet og de i de enkelte baner interesserede kommuner, fastlægges i en overenskomst mellem hovedstadsrådet og den enkelte bane. Disse overenskomster skal kunne godkendes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren.

Til § 9.

I bestemmelsen fastslås det, at hovedstadsrådet i overensstemmelse med den nugældende lovgivning varetager den almindelige rutebiltrafik i hovedstadsområdet.

Til § 10.

Det samlede årlige kompensationsbeløb, jfr. foran under de almindelige bemærkninger, er i alt opgjort til 288 mill. kr. 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. Det beløb, der faktisk skal udbetales til hovedstadsrådet i finansåret 1978 (perioden 1. april—31. december 1978), må derfor opreguleres med den forventede ændring i bruttofaktoringkomsten fra henholdsvis 1. juli 1975 og 1. april 1976 til et gennemsnit af perioden 1. april—31. december 1978 samt reduceres med $\frac{1}{4}$ som følge af omlægningen pr. 1. januar 1979 af statens finansår til kalenderåret.

Tilskudsbeløbet i de følgende år foreslås også reguleret med ændringen i bruttofaktoringkomsten svarende til den ved beregningen af de generelle tilskud til amtskommuner og kommuner anvendte. Ved opgørelsen af bruttofaktoringkomsten efter nærværende lov bortses dog for så vidt angår kompensationen for de overtagne investeringsomkostninger fra realtilvæksten, jfr. foran under de almindelige bemærkninger.

Tilskuddet for 1979 skal herefter opgøres som tilskuddet for 1978 (beregnet på helårsbasis), opreguleret med stigningen fra 1976 til 1977 i bruttofaktoringkomsten opgjort eksklusiv bruttofaktoringkomst ved offentlige ydelser, og for så vidt angår investeringsandelen endvidere eksklusiv realtilvæksten.

Ved fastsættelsen af betalingsterminerne for statstilskuddet vil man tilstræbe, at der så vidt muligt bliver samtidighed mellem udbetaling af statstilskuddet og hovedstadsrådets udbetaling af den pengeydelse, det skal svare DSB i henhold til § 3.