

[Fiskeriministeren.]

udøvet af amtsrådene og ministeren for offentlige arbejder, blev overført til særlige trafikudvalg og et landsnævn. Det enkelte trafikudvalg har kompetencen, når kørslen kun skal finde sted i en enkelt amtsrådsreds, og når kørslen kun skal berøre to amtsrådsredse, gives tilladelsen af de to trafikudvalg i forening. Er i sidstnævnte tilfælde de to trafikudvalg uenige, eller berører kørslen mere end to amtsrådsredse, skal landsnævnet træffe afgørelse, men landsnævnet er ikke appelinstans og har ingen beføjelse til at omgøre trafikudvalgenes beslutninger. Det blev endvidere i loven fastslået, at tilladelserne skulle gives på et åremål, som normalt ikke måtte være under 5 og ikke over 8 år, ligesom det blev bestemt, at hvis den koncessionsgivende myndighed ville nægte at forny en tilladelse, skulle koncessionshaveren have meddelelse herom 1 år, i visse tilfælde 2 år, inden tilladelsen udløber. Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at landsnævnet og de fleste trafikudvalg har givet tilladelserne for 5 år, medens enkelte trafikudvalg har valgt en gyldighedsperiode fra 6 til 8 år. Endelig blev det bestemt, at de koncessionsgivende myndigheder, inden de giver tilladelse, skulle indhente udtalelse hos de interesserede kommunalbestyrelser, jernbaner, poststruter m. v. samt ved omnibuskørsel hos Landsforeningen Danmarks Bilruters lokale kredse og ved fragtmandskørsel hos landsforeningen Danske Vognmænds lokale kredse.

Derimod skete der ikke ved loven af 1950 nogen ændring med hensyn til, hvilke former for kørsel der skal være koncessionspligtige, idet definitionerne fra 1927-loven blev bibeholdt uændret.

Jeg tror, at loven stort set har virket tilfredsstillende. Det er mit indtryk, at såvel landsnævnet som trafikudvalgene ude i landet har søgt ved deres afgørelser at give befolkningen gode trafikmuligheder, har søgt på den ene side at give rutebilerne og fragtmandene de arbejdsvilkår, som de har et rimeligt krav på, og på den anden side at tage de hensyn, som nødvendigvis må tages til statsbanernes og privatbanernes interesser. Det foreliggende forslag til ændringer i loven er derfor ikke revolutionerende, men tilsigter at gøre administratiøns og domstolenes arbejde med den prak-

tiske gennemførelse af lovens hovedprincipper lettere og smidigere.

Forinden jeg går over til at omtale enkeltheder i lovforslaget, vil jeg imidlertid gerne redegøre for nogle henvendelser, som forinden forslaget's udarbejdelse er indgået til mig fra forskellig side.

Københavns magistrat har i en længere skrivelse givet udtryk for utilfredshed med visse af lovens bestemmelser og har henstillet loven ændret på disse punkter. Magistraten anker over bestemmelsen i den nuværende lovs § 3, stk. 2, hvorefter tilladelse til kørsel, der går gennem flere end to amtsrådsredse, skal gives af landsnævnet. Den omstændighed, at Københavns og Frederiksberg kommuner i loven ligestilles med amtsrådsredsene, betyder, at det er landsnævnet, der skal træffe afgørelse med hensyn til oprettelsen af omnibusruter, der fra Københavns nærmeste omegn føres via Frederiksberg kommunes område til Københavns centrum, og det samme er tilfældet for ruter, der kun berører Københavns amtsrådsreds og staden København, når der er uenighed mellem amtsrådsredsens trafikudvalg og magistraten. Dette gælder også ruter af den nævnte art, som er planlagt af den københavnske trafikkommission eller påtænkt af Københavns kommunalbestyrelse, og magistraten finder det ikke rimeligt, at der i landsnævnet, hvori Københavns kommune ikke har direkte repræsentation, skal træffes afgørelse af, om Københavns kommune må udføre kørsel, der kun betjener et lokalt område. Ifølge magistraten bliver bestemmelsen yderligere urimelig derved, at det ifølge lovens § 6 er de koncessionsgivende myndigheder, der bestemmer taksterne på de ruter, hvortil de har givet tilladelse, og kommunalbestyrelsen berøves herved myndigheden til at fastsætte takster for omnibuslinier, som betjener samme lokale område som sporvejslinierne og andre omnibuslinier. Herved gives der ifølge magistraten landsnævnet en bemyndigelse, som væsentligt indskrænker kommunalbestyrelsens frihed med hensyn til taksternes fastsættelse, ligesom den omstændighed, at det er forskellige myndigheder, der træffer afgørelse om lokale ruter, hindrer en rationel tilrettelæggelse af trafikken.

Magistraten ønsker derfor, at loven ændres således, at også kompetencen for de