

trafikrådsforslaget, ville ikke kunne ske fyldest for rutekørsel med omnibusser, hvis afgørelsen af hvem der skal have koncessioner inden for trafikplanens område, og hvilke vilkår der skal gælde for kørslen, fortsat skulle træffes af de mange forskellige myndigheder i henhold til omnibus- og fragtmandsloven af 27. maj 1950 (jfr. betænkningen side 110-111). Omnibuslovens opdeling af kompetencen er ikke sket med en samlet planlægning for øje, således som det må være trafikrådets sag at gennemføre. Det foreslås derfor, at der inden for trafikplanens område sker en forenkling med hensyn til tildeling af kørselstilladelser til omnibuskørsel i rute. Samtidig indeholder forslaget bestemmelser, der tilsigter at give trafikrådet indseende med sådanne ruter uden for trafikrådets område, som har indflydelse på forhold inden for området. Derimod vil lovforslaget ikke medføre nogen ændring af de hidtidige bestemmelser om koncessionsmyndighederne for fragtmandskørslen, da forslaget i princippet ikke berører godstrafikken.

Da lovforslaget kun betyder en ændring af omnibusloven med hensyn til hvem der skal give kørselstilladelsen, og med hensyn til betingelserne for tilladelsen, må omnibuslovens regler i øvrigt fortsat gælde ved siden af nærværende lovforslags regler.

Kørselstilladelsen skal således fortsat udstedes på åremål der normalt ikke må være under 5 og ikke over 8 år (jfr. omnibuslovens § 5).

Til stk. 2.

Om de foreslåede koncessionsmyndigheder.

Det må være et af hovedpunkterne for en nyordning af koncessionsmyndigheden inden for trafikrådets område, at der herigennem skabes sikkerhed for, at de formål som søges opnået ved selve planen, i fuldt omfang bliver tilgodeset også ved meddelelsen af koncessioner på de enkelte omnibusruter. Da det er direktionen der udarbejder trafikplanen og har ansvaret for dens udførelse, bør den også have en væsentlig indflydelse på koncessionsudstedelsen. I lovforslaget er det derfor overladt til direktionen at fastsætte de vilkår hvorpå en kørselstilladelse skal gives; direktionen skal således have afgørelsen af, hvilke takster der skal gælde på ruten, hvilken kørselshyppighed der skal være, og hvorvidt og på hvilke vilkår der skal gennemføres en omstigningsordning med andre ruter (jfr. § 16, stk. 1).

Man har derimod ikke ment at afgørelsen af, hvorvidt der i det enkelte tilfælde skal være privat eller offentlig drift på en rute, bør unddrages den folkevalgte repræsentation, når det dog er denne der

gennem bevillingsrådet bestemmer, hvilke midler der skal stilles til rådighed for planens gennemførelse, og hermed i virkeligheden i sidste instans kan afgøre om en rute overhovedet lader sig drive af det offentlige. For at sikre overensstemmelse mellem afgørelserne i bevillingsmæssig og koncessionsmæssig henseende foreslås det at henlægge selve koncessionsudstedelsen og dermed valget af *koncessionshaver* til et særligt *koncessionsudvalg*, bestående af bevillingsrådets forretningsudvalg samt den administrerende direktør, gennem hvem den koordinerede trafikadministrations synspunkter kan blive gjort gældende.

Af praktiske grunde har man ment at burde udvide *området* for den særlige koncessionsordning til at omfatte hele Københavns amtsrådskreds. Det ville nemlig ikke forekomme velbegrunderet, om trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds, der efter forslaget i øvrigt kun kommer til at beskæftige sig med kørselstilladelser til fragtmandskørsel, herudover skulle udstede tilladelser til omnibuskørsel i de ganske få kommuner i kredsen som ikke omfattes af trafikplanen. Denne områdeafgrænsning betyder, at koncessionsudvalget er eneste koncessionsmyndighed for omnibuskørsel der alene foregår inden for København og Frederiksberg samt Københavns amtsrådskreds. For omnibuskørsel der helt forløber uden for det således afgrænsede område, bevares derimod omnibuslovens koncessionsmyndigheder.

En skarp *opdeling af kompetencen* mellem trafikrådets og omnibuslovens koncessionsmyndigheder, sådan at ingen af disse myndigheder kom til at beskæftige sig med omnibuskørsel der foregår uden for deres område, lader sig ikke gennemføre i praksis. Et stort antal ruter forløber såvel inden for som uden for området, og det måtte anses for uhensigtsmæssigt, om indehaverne af sådanne ruter skulle indhente kørselstilladelse såvel hos trafikrådets koncessionsudvalg som hos omnibuslovens koncessionsmyndigheder. Man har derfor anset det for uundgåeligt, at både omnibuslovens koncessionsmyndigheder og koncessionsudvalget i et vist omfang må få beføjelse til at udstede kørselstilladelser til ruter, som delvis forløber uden for deres egentlige områder. Ved denne kompetencefordeling har man ment at måtte lægge afgørende vægt på, hvilken lokal betydning den pågældende rute har. Bestemende for om trafikrådets eller omnibuslovens koncessionsmyndigheder skal give tilladelsen må det herefter være, om den længste del af ruten forløber inden for eller uden for trafikrådets koncessionsområde. Et tilsvarende kriterium anvendes i øvrigt i et vist omfang i omnibusloven. Derimod