

„Stk. 2. En tilladelse til omnibuskørsel i rute, der umiddelbart træder i stedet for en anden tilladelse, hvis gyldighed efter stedfunden opsigelse i henhold til bestemmelserne i § 5, stk. 2, samtidig ophører, skal endvidere betinges af, at indehaveren af den nye tilladelse til brugsværdi, beregnet på nærmere af den tilladelsesudstedende myndighed fastsat måde, overtager det hidtil på ruten benyttede materiel, såfremt den hidtidige indehaver på sådanne vilkår ønsker at afhænde dette materiel. Dette gælder dog ikke, såfremt der foreligger de i § 5, stk. 3, omhandlede omstændigheder, eller der efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn foreligger andre ganske særlige forhold, der gør det mindre rimeligt at gøre den nye

tilladelse betinget af en sådan købsforpligtelse.“

6. Efter § 6 indsættes:

„§ 6 a. Føreren af et til omnibuskørsel bestemt eller faktisk benyttet motorkøretøj skal være mindst 21 år og have ført automobil i mindst et år. Ministeren for offentlige arbejder kan, når særlige omstændigheder taler derfor, gøre undtagelse fra denne bestemmelse.

Stk. 2. Føreren skal derhos have bestået en særlig prøve, hvorom nærmere regler fastsættes af justitsministeren.“

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. april 1970.

Bemærkninger til lovforslaget.

I. Almindelige bemærkninger.

Lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, Rigsdags-tidende 1949-50, tillæg A, I, sp. 3463, er ændret ved lov nr. 101 af 25. marts 1959, § 8, lov nr. 97 af 31. marts 1965 og lov nr. 205 af 8. juni 1966.

Det foreliggende forslag er først og fremmest begrundet i de ved lov nr. 225 af 3. juni 1967 om revision af den kommunale inddeling og lov nr. 223 af 31. maj 1968 om kommunernes styrelse hidførte ændringer i landets kommunale styrelsesordning.

Forslaget tilsigter ingen principielle ændringer i den ved loven af 27. maj 1950 indførte ordning, hvor- efter tilladelse til den af loven omfattede kørsel med- deles af henholdsvis landsnævn, trafikudvalg og kommunalbestyrelse alt efter, hvor kørslen finder sted, og ej heller nogen ændring i disse organers hid- tidige kompetence. Dog vil selvsagt etableringen af de nye amts- og primærkommuner og ændringerne i de hidtidige grænser for den kommunale inddeling kunne medføre udvidelse af den stedlige udstræk- ning af den kompetence, der hidtil har været tillagt et trafikudvalg eller en kommunalbestyrelse.

Ud over de ændringer, som den nye kommunal- lovgivning motiverer, indeholder forslaget et par andre bestemmelser, som det er fundet naturligt at medtage i denne sammenhæng.

Den første af disse bestemmelser angår den situa- tion, at den tilladelsesudstedende myndighed ved tilladelsesperiodens udløb ikke ønsker at forny til- ladelsen til en omnibusrute, fordi kørslen fremtidig

ønskes udført af en anden end den hidtidige inde- haver, og denne derefter står tilbage med materiel, som han uden rutekørselstilladelse har svært ved at kunne udnytte.

Overvejelser herom førte til det under 14. marts 1967 fremsatte private lovforslag til ændring af omnibus- og fragtmandsloven, jfr. Folketingstidende tillæg A 1966-67, sp. 2613-2614, ifølge hvilket bl. a. det kompetente organ skulle påse, at den hidtidige indehaver af tilladelsen fik mulighed for at over- drage tidssvarende aktiver, der på overtagessted- punktet blev anvendt til trafikbetjening på den på- gældende rute, til den nye indehaver til en efter aftale mellem parterne eller ved uvildig vurdering fastsat brugsværdi.

Også tidligere var tilsvarende tanker fremme i forbindelse med behandlingen i folketinget af den senere lov nr. 205 af 8. juni 1966, hvorved der opret- tedes et trafikudvalg for Storkøbenhavn, og der skete på daværende tidspunkt henvendelse fra Landsforeningen Danmarks Bilruter til det pågæl- dende folketingsudvalg om sagen. Landsforeningen gjorde gældende, at den trafikale udvikling ikke mindst i storbyområderne har medført, at kravet om investering i moderne omnibusser, værksteds- og garageanlæg stadig bliver større, og at den pri- vate koncessionshaver ikke på forsvarlig måde kan foretage de fornødne investeringer uden at have sikkerhed for, at hans koncession fornyes i en rime- lig tidsperiode, der står i forhold til investeringernes art og omfang. Der burde derfor skabes sikkerhed