

for, at den private koncessionshaver ikke blev udsat for stor økonomisk risiko ved en omlægning eller inddragning af hans koncession. Det fremgår af folketingets forhandlinger (eksempelvis Folketings-tidende 1965-66, sp. 6006), at disse synspunkter herom havde vundet nogen forståelse hos folketingsudvalget, der var enig i, at der bør tages behørigt hensyn til disse forhold, og at såvel det stor-københavnske trafikudvalg som ministeriet måtte være opmærksom på disse problemer.

Det førnævnte i 1967 fremsatte private lovforslag til beskyttelse af de private koncessionshavere blev imidlertid ikke fremmet, idet det om forslaget ned-satte folketingsudvalg i sin beretning af 31. maj 1967 (Folketings-tidende 1966-67 tillæg B, sp. 1547) udtalte, at man ville afvente en redegørelse fra min-isteren for offentlige arbejder i begyndelsen af folketingsåret 1967-68, om hvorvidt der måtte være behov for en yderligere lovmæssig beskyttelse for inde-haverne af en tilladelse til omnibuskørsel i rute.

I den af ministeren under 5. september 1967 af-givne beretning udtaltes det bl. a. at der siden den gældende omnibus- og fragtmandslovs ikrafttræden i 1950 kun havde foreligget ét tilfældet, hvor kon-cessionsfornyelse efter koncessionsperioden ikke var sket, og at der i den pågældende sag forelå ganske særlige omstændigheder. Ministeren fandt derfor ikke noget grundlag for en frygt hos den enkelte vognmand for ikke at få tilladelsen fornyet ved dens udløb, når han på tilfredsstillende måde betjener den pågældende egns befolkning og i øvrigt etablerer det fornødne samarbejde med de for trafikken tilrettelæggelse i området ansvarlige myndighe-der.

Endvidere fandt ministeren, at lovens § 5, stk. 2, — hvorefter det kompetente organ, hvis det vil nægte at forny en tilladelse, skal tilstille den hidtidige indehaver meddelelse herom senest 1 år, inden til-ladelsen udløber, hvis den er givet på et åremål af højst 5 år, og ellers 2 år, inden tilladelsen udløber — giver en betydelig mulighed for at koordinere in-vesteringerne med koncessionsperioden, ligesom et meget stort antal af de flere gange fornyede tilla-delser til at udføre omnibuskørsel i rute nu løber på 8 år.

Der består imidlertid blandt indehaverne af til-ladelse til omnibuskørsel i rute fortsat en betydelig usikkerhed med hensyn til om tilladelsen kan for-ventes fornyet ved dens udløb med deraf følgende tilbageholdenhed med at investere i passende ma-teriel, når tilladelsens løbetid nærmer sig sin afslut-ning. Det er øjensynligt særligt den hastige udvik-ling i forstæderne og oplandet til de større bysam-fund, der vækker bekymring, fordi forlængelser

af de fra centrum udgående ruter eller disses sammenlægninger med omegnsruter kan gøre det naturligt at lade indehaveren af tilladelsen til ud-førelse af kørslen på det større rutenet overtage mindre stærkt benyttede ruter, der betjener fjernere områder. Det er fremhævet, at de gældende ret lange opsigelsesfrister ikke giver den tilstrækkelige beskyttelse.

Den i lovforslaget indeholdte bestemmelse om disse forhold (§ 6, stk. 2) er formuleret som en nor-malregel, hvorfra der dog, når særlige forhold fore-ligger, kan gøres undtagelse.

Den anden nye bestemmelse, der foreslås, har ikke nogen egentlig forbindelse med kommunal-revisionen, men angår spørgsmålet om aldersgræn-sen for førere af et til omnibuskørsel bestemt eller faktisk benyttet motorkøretøj. For at kunne føre sådant køretøj skal føreren i henhold til den nugæl-dende lov være mindst 22 år.

Denne bestemmelse fandtes også i den tilsvarende bestemmelse, § 5, stk. 2, i den tidligere lov om omni-bus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, nr. 166 af 4. juli 1927, og bestemmelsen findes alle-rede i færdselsloven af 1923 (lov nr. 164 af 1. maj 1923 § 19, stk. 4).

Ved lov nr. 97 af 31. marts 1965 gennemførtes en ændring af loven således, at ministeren i særlige tilfælde kan gøre undtagelse fra såvel denne bestem-melse som fra det ligeledes i § 6, stk. 2, indeholdte krav om, at føreren skal have ført automobil i mindst ét år.

Som det fremgår af bemærkningerne til denne lov (Folketings-tidende 1964-65 tillæg A, sp. 1101-1104), var det alene tilsigtet, at dispensationshjemlen skulle benyttes, når der, som ved Københavns sporvejes overgang til busdrift, foreligger et mere omfattende kollektivt behov herfor. Derimod var det ikke tilsigtet, at bestemmelsen skulle benyttes til af individuelle grunde af undtage enkeltpersoner fra lovens hovedordning.

Det har imidlertid, dels fordi der om sagen er modtaget gentagne henvendelser fra rutebilerhver-vet, dels fordi aldersgrænsen i Norge og Sverige er og i fællesmarkedsområdet forventelig vil blive 21 år, været holdt under overvejelse, om det ikke ville være rigtigt at foretage en generel nedsættelse af aldersgrænsen til 21 år. Justitsministeriet har i bekendtgørelse nr. 258 af 28. juni 1966 om fører-prøver, førerbeviser m. v., § 28, opretholdt en alders-grænse på 22 år og har, omend man intet har at ind-vende imod en nedsættelse til 21 år, ment, at en så-dan nedsættelse måtte være forbundet med en til-svarende nedsættelse af aldersgrænsen i omnibus- og fragtmandslovens § 6, stk. 2, og dermed eventuelt