

[Th. Mikkelsen.]

ligere koncessionshavers erhverv, er det vel rimeligt, at man har en regel, hvorefter der kan ydes erstatning. Denne erstatningsbestemmelse skal vel betragtes som lovforslagets vigtigste lovændring, sikkert hovedsageligt affødt af ændringerne i samfundsstrukturen henimod større købstadkommuner, hvor sammenlægninger må medføre en rimelig udvidelse af det offentlige trafiknet, der kan medføre indgreb i bestående privatdrevne oplandsruter. Men det udelukker vel ikke, at rimelige ordninger kan træffes parterne imellem ved forhandling, som overflødiggør tvangsbestemmelsen om erstatningspligten.

Jeg er betænkelig ved at lovfæste, at tiladelsen til at foretage en udvidelse af bestående offentlige busruter skal gøres betinget af, at den nye koncessionshaver overtager den gamle koncessionshavers busmateriel til brugsværdien. Dette begreb kan vel være noget elastisk set ud fra begge parter vurdering af erhvervsformålet til busdrift. Man kunne måske med rette rejse det spørgsmål, om man ikke derved på urimelig måde griber ind i den kommunale selvbestemmelsesret med hensyn til tilrettelæggelsen af planlægningen i varetagelsen af offentlige interesser.

Det foreslås dog i lovforslaget, at brugsværdien beregnes af den tilladelsesudstedende myndighed. Bliver det købstadens lokale trafikudvalg, der planlægger købstadens linjeruter, eller skal brugsværdien beregnes af amtstrafikudvalget? Udelukker man så ikke det lokale trafikudvalgs forhandlingsret til at træffe selvstændige afgørelser? Hviler bestemmelsen om erstatningspligten ikke på et ensidigt, løst grundlag, når man fastslår, at vurdering kun skal finde sted, hvis den hidtidige indehaver ønsker at afhænde sit busmateriel på de angivne vilkår? Hvis han nu ikke ønsker at afhænde materiellet på de angivne vilkår, er den nye koncessionshaver da frit stillet med hensyn til betingelsesløst at kunne overtage den del af den tidligere koncessionshavers rutebilerute, der falder ind under den nye kommunes kundebetjeningsområde for fremtiden? Jeg beder venligst ministeren besvare dette spørgsmål.

Det er foreslået at nedsætte aldersgrænsen for opnåelse af rutebilkørekort fra 22 år

til 21 år. Ændringen begrundes med, at lavalderen i Norge og Sverige er 21 år, og at fællesmarkedsområdet forbereder lovfæstelse af 21 års aldersgrænsen. Denne ændring har vi fra socialdemokratiet intet imod.

Socialdemokratiet tilsiger lovforslaget en positiv og velvillig behandling, men vi ønsker dog, at forslaget kan drøftes nærmere i et udvalg.

Niels Ravn: Det fremgår af ministerens fremsættelsestale, at det i det væsentlige drejer sig om tre ændringer.

Den første, der er en følge af den nye kommunale struktur, kan vi fra det konservative folkepartis side helt tiltræde. Vi finder det rimeligt, når man får denne nye struktur i amterne, at disse trafikudvalg så vælges af de nye amtsråd og med de kommende amtsborgmestre som ledere. Vi har ingen bemærkninger til dette forslag, og vi konstaterer, at status for landsnævnene — altså bortset fra at deres virkeområde måske vil blive lidt begrænset, når vi får de nye store amtskommuner — er uændret, og det samme gælder trafikudvalget for det stor-københavnske område.

Den anden bestemmelse, der måske er nok så væsentlig, drejer sig om de koncessionshavere, der måtte afstå deres virksomhed, ikke efter eget ønske, men fordi de myndigheder, der nu giver koncession, ønsker at give koncessionen til en anden. Her har det, som vi ved, indtil nu været sådan, at der ikke kunne gives erstatning for det materiel, de pågældende måtte have. Vi behandlede et privat lovforslag om dette problem, fremsat af venstre og det radikale venstre, her i tinget i 1967. Det gik i udvalg. Vi havde visse betænkeligheder fra det konservative folkepartis side dengang, men lovforslaget nåede ikke til en endelig afgørelse. Efter den udvikling, som nu finder sted med den nye struktur i amterne, og dermed de delvis nye retningslinjer for koncessionsgivning kan vi imidlertid tiltræde den ændring, der her foreslås. Vi finder det rimeligt, at de koncessionshavere, der må afgive deres rute, får den foreslåede erstatning for det materiel, de monne have — naturligvis under hensyntagen til de særtilfælde, der nævnes, hvor noget sådant ikke synes rimeligt.