

[Niels Ravn.]

Det tredje, som jeg lige vil sige nogle få ord om, er nedsættelsen af aldersgrænsen for buschauffører fra 22 år til 21 år. Det kan jeg også tiltræde. Men jeg har en bemærkning i anledning af dette, som i og for sig har sit udgangspunkt i, at jeg har bemærket, at man inden for de københavnske sporveje — hvor man nu nedlægger sporvejene, hvorved nogle af disse udmærkede kvindelige konduktører står uden beskæftigelse — ikke ønsker kvinder som buschauffører. Hvis det skal være gældende og landsdækkende, så burde der i og for sig efter 21 år stå „af mandkøn“. Jeg ønsker ikke en sådan bestemmelse. Jeg mener i og for sig, det ville være rimeligt, at vi også på dette område sørgede for ligestilling mellem mænd og kvinder, og jeg har i hvert fald personlig erfaring for, at f. eks. kvindelige taxachauffører — rent bortset fra det indtryk, de nu kan gøre på os af mandkøn — i trafikken er mindst lige så betryggende at have ved rattet som en mandlig chauffør. Derfor vil jeg gerne henstille til ministeren at overveje, om vi ikke også på dette område skabe ligestilling. Der er måske nok ligestilling efter loven, men så er det de københavnske sporveje, der er kommet lidt — ja, det er vist en dårlig vittighed at sige på afveje, men noget i den retning.

Holmberg: Den 20. april 1967 havde vi også debat om ændringer af lov om omnibus- og fragtmandskørsel. Jeg vil ikke sige, at det da foreliggende lovforslag blev afvist, men der blev afgivet en beretning, hvori man kunne læse, at det erkendtes, at der var et problem. Det må vist også siges nu, at det problem efterhånden kan blive større med den ny amts- og kommuneinddeling.

Der er i øvrigt sket meget, fra den første rutebilsrute blev oprettet i 1903. Dengang var der ingen lovgivning herom. Det kom først i 1923, og den er naturligvis ændret adskillige gange. Der kom et cirkulære i 1930 til amtmændene, der skulle påse, at der ikke blev ydet goodwill ved overdragelse af rutebilsruterne, en ordning, som også stort set er fulgt indtil nu. Jeg mener, det også fremover må være sådan. Så kom der flere ændringer, indtil vi fik en helt ny lov i 1950. Den lov er endnu gældende bortset fra en

ændring i 1966, der kun gjaldt det storkøbenhavnske område; også den ændring mener jeg stadig er rigtig.

Der kan imidlertid efter min mening opstå visse urimeligheder, hvis en koncessionshaver, der har kørt på en rute, på grund af en måske rimelig rationalisering af driften, som i øvrigt kan være fornuftig, ikke får sin koncession fornyet, endskønt han har passet sin koncession til alles tilfredshed og i alle tilfælde kørt og investeret i forventning om, at når han passede sine ting, så kunne han også beholde sin koncession. Derfor finder jeg det helt i sin orden, at lovgivningen om omnibus- og fragtmandskørsel nu kommer til at indeholde bestemmelser om, hvordan den eller de, der gennemtvinger overtagelse af en bestående rute, skal forholde sig netop ved overtagelsen af ruten. Det fremsatte forslag skulle tilgodese dette forhold.

Etableringen af de større amtskommuner betyder en ret stor udvidelse af kommunalbestyrelsernes og trafikudvalgenes kompetence. Mange af de sager, som før var landsnævnsafgørelser, kan nu klares på mere lokalt plan, og det kan i øvrigt også betyde mere fornuftige rationaliseringer af trafiknettet. Flere af de ændringer, som er foreslået, er i øvrigt af mere formel karakter. Vi kan næsten sige, at vi foruddiskonterer de større kommuner, som kommer. At det nu bliver amtsborgmestre i stedet for amtmænd, betyder jo ingen reel ændring — i hvert tilfælde ikke i denne forbindelse.

Den reelle ændring finder vi i den foreslåede nye § 6, stk. 2, hvor der bl. a. står — hvis jeg lige må citere paragraffen, det er nemlig det væsentlige i lovforslaget — :

„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