

uden gyldig rejsehjemmel, en kontrolafgift. De nærmere regler herfor fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

#### Til § 6.

Efter bestemmelsen skal amtsrådet have meddelelse om de af kommunalbestyrelserne meddelte tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel.

Baggrunden herfor er, at amtsrådet som den koordinerende myndighed i planlægningen ud fra hensynet til samordningen af trafikbetjeningen i området kan kræve, at de af kommunalbestyrelsen fastsatte vilkår for tilladelsen ændres. Der kan først og fremmest blive tale om at kræve ændringer i vilkår om køreplaner. Der vil dog også kunne blive tale om, at amtsrådet kan kræve ændringer af vilkår om takster, selvom der inden for de rammer, der følger af hensynene til samordningen, lægges vægt på at give den enkelte kommunalbestyrelse mest mulig indflydelse på og ret til selv at bestemme, hvorledes lokaltrafikken skal etableres, herunder blandt andet med hensyn til takstpolitik – jfr. bemærkningerne til § 3 i det samtidig forelagte forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. En ændring af takstvilkår efter denne bestemmelse vil f. eks. kunne komme på tale, hvor en kommunalbestyrelse har fastsat taksterne for lokalruter, der konkurrerer med regionalruter, således, at regionalruterne mister deres passagerunderlag.

Bestemmelsen indebærer, at en kommunalbestyrelse ligeledes underretter amtsrådet, når den senere godkender ændringer i en allerede udstedt tilladelse. Også sådanne senere ændringer kan kræves revideret af hensyn til samordningen af trafikbetjeningen.

Desuden kan amtsrådet kræve, at den af en kommunalbestyrelse tilladte specielle rutekørsel enten søges udført som almindelig rutekørsel eller indstilles, idet bestående ruter i stedet skal anvendes.

Den i stk. 4 nævnte frist for at fremsætte krav om ændringer i de af kommunalbestyrelsen udstedte tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel er indsat af hensyn til tilladelsesindehaveren.

Amtsrådet skal ligeledes underrettes i tilfælde, hvor forudsætningerne i en plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik ikke kan opfyldes. Dette kan f. eks. være, fordi en af kommunalbestyrelsen tilladt almindelig rutekørsel ophører, forinden gyldighedsperioden for tilladelsen er udløbet, eller fordi kørslen på en lokalrute, der efter planen forudsættes at skulle igang på et senere

tidspunkt, ikke påbegyndes i overensstemmelse hermed.

Baggrunden herfor er, at amtsrådet som koordinerende myndighed må have kendskab til, hvorvidt en plans aktuelle målsætning opfyldes, og hvis dette ikke er tilfældet, tage initiativ til, at der rettes op herpå, eventuelt ved ændringer i planen.

#### Til § 7.

Af hensyn til samordningen af trafikken, ikke alene inden for regionen, men også mellem henholdsvis lokal- og regionaltrafikken og fjerntrafikken, bør der være adgang for DSB og privatbanerne i området til at gribe ind, hvis vilkårene i en tilladelse til almindelig rutekørsel med hensyn til køreplan ikke harmonerer med togtrafikken. Uoverensstemmelser mellem de pågældende banevirksomheder og de tilladelsesudstedende myndigheder kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Er tilladelsen udstedt af en kommunalbestyrelse, skal sagen dog først forelægges amtsrådet.

Forslaget skal, hvis det skal kunne indbringes for persontrafikrådet, fremsættes inden for en frist af 2 måneder efter, at banerne har haft mulighed for at blive gjort bekendt med, at der er givet tilladelse til den pågældende kørsel. Er banerne blevet underrettet om tilladelsen og de for denne gældende vilkår, regnes fristen fra datoen for tilladelsesudstedelsen, og ellers fra det tidspunkt, den tilladte kørsel faktisk påbegyndes.

#### Til § 8.

Det har hidtil kun været inden for hovedstadsområdet og visse af de større bykommuner, at den almindelige rutekørsel udføres af kommunale buselskaber. Ellers udføres den almindelige rutekørsel af private befordringsvirksomheder eller DSB, og det må påregnes, at disse virksomheder også fremover vil udføre en betydelig del af denne kørsel.

Hvis den kollektive trafik skal fremmes, må befordringsvirksomhederne, der udfører denne trafik, følge med den tekniske udvikling og anskaffe sig det materiel, der er nødvendigt til en effektiv og rationel drift, og således foretage ofte kostbare investeringer.

Derfor gives der i lovforslagets § 8 – i lighed med den gældende lov – virksomheder, der udfører almindelig rutekørsel, en beskyttelse mod tab ved investering i materiel til en rute i tilfælde, hvor det ved tilladelsesperiodens udløb overlades til en anden befordringsvirksomhed, f. eks. et regionalt selskab at drive den pågældende rute.