

vidt 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 foreslå ændringer i vilkårene for en tilladelse til almindelig rutekørsel med hensyn til køreplan, hvis disse 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 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 tiladte 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 bus-selskaber. 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 tilladelsen ved tilladelsesperiodens udløb nægtes fornyet, og det overlades til en anden befordringsvirksomhed, f. eks. et regionalt selskab at drive den pågældende rute.

Denne beskyttelsesregel gælder dog ikke ubetinget. For det første kan den fraviges derved, at den tilladelsesudstedende myndighed ved førstegangsudstedelsen af en tilladelse bestemmer, at reglen ikke

skal gælde for indehaveren af denne tilladelse. Eksempelvis vil dette kunne ske, hvis ruten kun skal drives af den pågældende virksomhed i kortere tid, idet det er hensigten inden for en overskuelig årrække at lade busdriften overgå til et regionalt selskab. Tilladelsens indehaver kan når som helst i forbindelse med aftale om tilskud til rutens drift, hvor materielanskaffelse m. v. indgår i tilskudsberegningen, give afkald på beskyttelsen. Endelig gælder beskyttelsen – i lighed med reglen i den nugældende lov – ikke, hvis tilladelsens indehaver har drevet ruten på en efter den tilladelsesudstedende myndigheds opfattelse utilfredsstillende måde.

I lighed med den gældende lovgivning er brugsværdien anvendt som kriterium for udmålingen af det beløb, den hidtidige indehaver af tilladelsen kan kræve for materiellet.

Beløbet fastsættes af den tilladelsesudstedende myndighed, hvis afgørelse kan prøves ved en særlig voldgiftsret, og først derefter indbringes for domstolene.

Ved værdiansættelsen lægges den anvendelsesmulighed, der er for materiellet ved en rimelig og fornuftig drift af den pågældende rute under de vilkår, der gjaldt for den hidtidige indehaver, til grund. Det må herunder også tages i betragtning, hvorvidt en materielanskaffelse – henset til tidspunktet for denne – kan anses for rimelig, hvorved bemærkes, at investeringer hen imod slutningen af tilladelsesperioden kun, hvor særlige grunde foreligger, bør kunne medføre økonomiske forpligtelser for den, der har overtaget ruten.

#### Til § 9.

En forudsætning for, at der foreligger turistikørsel, er, at en gruppe passagerer befordres fra et område og tilbage til dette. Denne gruppe passagerer kan være tilfældigt sammensat, men det skal være de samme personer, der deltager i den enkelte tur, og de skal alle deltage i hele turen fra det område, hvorfra turen udgik, og tilbage til dette.

Befordringen af gruppen skal ske med samme køretøj på hele turen. Skal gruppen gøre ophold undervejs, f. eks. ved et bestemt rejsemål, må køretøjet ikke benyttes til befordring af andre passagerer, forinden gruppen er vendt tilbage til det område, hvorfra kørslen udgik.

Som nævnt skal samtlige passagerer optages inden for et bestemt område og bringes tilbage til dette.

Det er ikke muligt generelt at fastslå, hvilken geografisk udstrækning et sådant område skal have, idet dette må bedømmes i det konkrete tilfælde ud fra flere momenter. Først og fremmest spiller af-