

ves 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, f. eks. fordi en af kommunalbestyrelsen tilladt almindelig rutekørsel ophører, forinden gyldighedsperioden for tilladelsen er udløbet, eller fordi kørslen på en rute inden for en kommune, der efter planen forudsættes at skulle igang på et senere tidspunkt, ikke er påbegyndt på det forudsatte tidspunkt.

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 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 det ved tilladelsesperiodens udløb 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 førstegangsstudstedelsen 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 tilskudsbeholdningen, 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 et særligt nævn, 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.