

Forslag

til

Lov om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.

Fremsat den 11. december 1968 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1.

I lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, jfr. lovbekendtgørelse nr. 305 af 25. august 1966, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, affattes således:

„I hver amtskommune med undtagelse af Københavns amtskommune, for hvis vedkommende der gælder de i nærværende paragrafs stk. 2 indeholdte særlige bestemmelser, nedsættes ved foranstaltning af vedkommende amtsborgmester et særligt trafikudvalg på 5 medlemmer. Amtsborgmesteren indtræder som udvalgets formand og dets øvrige 4 medlemmer vælges af amtsrådet.“

2. I § 2, stk. 2, ændres „amtsrådsreds“ til „amtskommune“.

3. § 3, stk. 2, litra a)-f) ophæves og i stedet indsættes:

„1. hvor kørslen udelukkende foregår inden for Københavns og Frederiksbergs grænser, af vedkommende kommunalbestyrelse; foregår kørslen såvel på Københavns som på Frederiksbergs område (men ikke derudover) da af de to kommunalbestyrelser i forening.

2. hvor kørslen udelukkende foregår ad veje, der henhører under en enkelt primærkommunes bestyrelse, af vedkommende kommunalbestyrelse.

3. i alle andre tilfælde, hvor kørslen foregår inden for et enkelt trafikudvals område

Min. f. off. arb. j. nr. B. 30-1-10.

af vedkommende trafikudvalg. Hvis kørslen delvis skal foregå ad de under 1. og 2. nævnte veje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønsker med hensyn til, hvilke veje (gader) der kan benyttes til kørslen.

4. hvor kørslen foregår gennem to trafikudvalgsområder af trafikudvalget i det område, hvori den længste del af kørslen foreløber, eller i tvivlstilfælde af trafikudvalget i det af de to områder, hvorfra ansøgeren agter at drive virksomheden. Tilladelsen kan dog kun gives, hvis der sker vedtagelse herom i begge de pågældende trafikudvalg, eller hvis landsnævnet, til hvis afgørelse sagen i tilfælde af uenighed mellem trafikudvalgene bliver at henvise, i så fald træffer bestemmelse herom. Hvis kørslen delvis skal foregå ad de under 1. og 2. nævnte veje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønsker med hensyn til, hvilke veje (gader), der kan benyttes til kørslen.

5. hvor kørslen foregår gennem flere end to trafikudvalgsområder, af landsnævnet. Ved fastlæggelse af kørselsstrækningen bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønsker med hensyn til, hvilke veje (gader) der kan benyttes til kørslen.“

4. I § 4, stk. 1, ændres „a)-f)“ til: „1-5“.

5. § 6, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

„Stk. 2. 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 omstændigheder, eller der efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn foreligger andre ganske særlige forhold, der gør det mindre rimeligt at gøre den nye

tilladelse betinget af en sådan købsforpligtelse.“

6. Efter § 6 indsættes:

„§ 6 a. Føreren af et til omnibuskørsel bestemt eller faktisk benyttet motorkøretøj skal være mindst 21 år og have ført automobil i mindst et år. Ministeren for offentlige arbejder kan, når særlige omstændigheder taler derfor, gøre undtagelse fra denne bestemmelse.

Stk. 2. Føreren skal derhos have bestået en særlig prøve, hvorom nærmere regler fastsættes af justitsministeren.“

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. april 1970.

Bemærkninger til lovforslaget.

I. Almindelige bemærkninger.

Lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, Rigsdags-tidende 1949-50, tillæg A, I, sp. 3463, er ændret ved lov nr. 101 af 25. marts 1959, § 8, lov nr. 97 af 31. marts 1965 og lov nr. 205 af 8. juni 1966.

Det foreliggende forslag er først og fremmest begrundet i de ved lov nr. 225 af 3. juni 1967 om revision af den kommunale inddeling og lov nr. 223 af 31. maj 1968 om kommunernes styrelse hidførte ændringer i landets kommunale styrelsesordning.

Forslaget tilsigter ingen principielle ændringer i den ved loven af 27. maj 1950 indførte ordning, hvor- efter tilladelse til den af loven omfattede kørsel med- deles af henholdsvis landsnævn, trafikudvalg og kommunalbestyrelse alt efter, hvor kørslen finder sted, og ej heller nogen ændring i disse organers hid- tidige kompetence. Dog vil selvsagt etableringen af de nye amts- og primærkommuner og ændringerne i de hidtidige grænser for den kommunale inddeling kunne medføre udvidelse af den stedlige udstræk- ning af den kompetence, der hidtil har været tillagt et trafikudvalg eller en kommunalbestyrelse.

Ud over de ændringer, som den nye kommunal- lovgivning motiverer, indeholder forslaget et par andre bestemmelser, som det er fundet naturligt at medtage i denne sammenhæng.

Den første af disse bestemmelser angår den situa- tion, at den tilladelsesudstedende myndighed ved tilladelsesperiodens udløb ikke ønsker at forny til- ladelsen til en omnibusrute, fordi kørslen fremtidig

ønskes udført af en anden end den hidtidige inde- haver, og denne derefter står tilbage med materiel, som han uden rutekørselstilladelse har svært ved at kunne udnytte.

Overvejelser herom førte til det under 14. marts 1967 fremsatte private lovforslag til ændring af omnibus- og fragtmandsloven, jfr. Folketingstidende tillæg A 1966-67, sp. 2613-2614, ifølge hvilket bl. a. det kompetente organ skulle påse, at den hidtidige indehaver af tilladelsen fik mulighed for at over- drage tidssvarende aktiver, der på overtagesestids- punktet blev anvendt til trafikbetjening på den på- gældende rute, til den nye indehaver til en efter aftale mellem parterne eller ved uvildig vurdering fastsat brugsværdi.

Også tidligere var tilsvarende tanker fremme i forbindelse med behandlingen i folketinget af den senere lov nr. 205 af 8. juni 1966, hvorved der opret- tedes et trafikudvalg for Storkøbenhavn, og der skete på daværende tidspunkt henvendelse fra Landsforeningen Danmarks Bilruter til det pågæl- dende folketingsudvalg om sagen. Landsforeningen gjorde gældende, at den trafikale udvikling ikke mindst i storbyområderne har medført, at kravet om investering i moderne omnibusser, værksteds- og garageanlæg stadig bliver større, og at den pri- vate koncessionshaver ikke på forsvarlig måde kan foretage de fornødne investeringer uden at have sikkerhed for, at hans koncession fornyes i en rime- lig tidsperiode, der står i forhold til investeringernes art og omfang. Der burde derfor skabes sikkerhed

for, at den private koncessionshaver ikke blev udsat for stor økonomisk risiko ved en omlægning eller inddragning af hans koncession. Det fremgår af folketingets forhandlinger (eksempelvis Folketings-tidende 1965-66, sp. 6006), at disse synspunkter herom havde vundet nogen forståelse hos folketingsudvalget, der var enig i, at der bør tages behørigt hensyn til disse forhold, og at såvel det stor-københavnske trafikudvalg som ministeriet måtte være opmærksom på disse problemer.

Det førnævnte i 1967 fremsatte private lovforslag til beskyttelse af de private koncessionshavere blev imidlertid ikke fremmet, idet det om forslaget ned-satte folketingsudvalg i sin beretning af 31. maj 1967 (Folketings-tidende 1966-67 tillæg B, sp. 1547) ud-talte, at man ville afvente en redegørelse fra mini-steren for offentlige arbejder i begyndelsen af folke-tingsåret 1967-68, om hvorvidt der måtte være be-hov for en yderligere lovmæssig beskyttelse for inde-haverne af en tilladelse til omnibuskørsel i rute.

I den af ministeren under 5. september 1967 af-givne beretning udtaltes det bl. a. at der siden den gældende omnibus- og fragtmandslovs ikrafttræden i 1950 kun havde foreligget ét tilfældet, hvor kon-cessionsfornyelse efter koncessionsperioden ikke var sket, og at der i den pågældende sag forelå ganske særlige omstændigheder. Ministeren fandt derfor ikke noget grundlag for en frygt hos den enkelte vognmand for ikke at få tilladelsen fornyet ved dens udløb, når han på tilfredsstillende måde betjener den pågældende egne befolkning og i øvrigt etable-rer det fornødne samarbejde med de for trafikken tilrettelæggelse i området ansvarlige myndighe-der.

Endvidere fandt ministeren, at lovens § 5, stk. 2, — hvorefter det kompetente organ, hvis det vil nægte at forny en tilladelse, skal tilstille den hidtidige indehaver meddelelse herom senest 1 år, inden til-ladelsen udløber, hvis den er givet på et åremål af højst 5 år, og ellers 2 år, inden tilladelsen udløber — giver en betydelig mulighed for at koordinere in-vesteringerne med koncessionsperioden, ligesom et meget stort antal af de flere gange fornyede tilla-delser til at udføre omnibuskørsel i rute nu løber på 8 år.

Der består imidlertid blandt indehaverne af til-ladelse til omnibuskørsel i rute fortsat en betydelig usikkerhed med hensyn til om tilladelsen kan for-ventes fornyet ved dens udløb med deraf følgende tilbageholdenhed med at investere i passende ma-teriel, når tilladelsens løbetid nærmer sig sin afslut-ning. Det er øjensynligt særligt den hastige udvik-ling i forstæderne og oplandet til de større bysam-fund, der vækker bekymring, fordi forlængelser

af de fra centrum udgående ruter eller disses sammenlægninger med omegnsruter kan gøre det naturligt at lade indehaveren af tilladelsen til ud-førelse af kørslen på det større rutenet overtage mindre stærkt benyttede ruter, der betjener fjernere områder. Det er fremhævet, at de gældende ret lange opsigelsesfrister ikke giver den tilstrækkelige beskyttelse.

Den i lovforslaget indeholdte bestemmelse om disse forhold (§ 6, stk. 2) er formuleret som en nor-malregel, hvorfra der dog, når særlige forhold fore-ligger, kan gøres undtagelse.

Den anden nye bestemmelse, der foreslås, har ikke nogen egentlig forbindelse med kommunal-revisionen, men angår spørgsmålet om aldersgræn-sen for førere af et til omnibuskørsel bestemt eller faktisk benyttet motorkøretøj. For at kunne føre sådant køretøj skal føreren i henhold til den nugæl-dende lov være mindst 22 år.

Denne bestemmelse fandtes også i den tilsvarende bestemmelse, § 5, stk. 2, i den tidligere lov om omni-bus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, nr. 166 af 4. juli 1927, og bestemmelsen findes alle-rede i færdselsloven af 1923 (lov nr. 164 af 1. maj 1923 § 19, stk. 4).

Ved lov nr. 97 af 31. marts 1965 gennemførtes en ændring af loven således, at ministeren i særlige tilfælde kan gøre undtagelse fra såvel denne bestem-melse som fra det ligeledes i § 6, stk. 2, indeholdte krav om, at føreren skal have ført automobil i mindst ét år.

Som det fremgår af bemærkningerne til denne lov (Folketings-tidende 1964-65 tillæg A, sp. 1101-1104), var det alene tilsigtet, at dispensationshjemlen skulle benyttes, når der, som ved Københavns sporvejes overgang til busdrift, foreligger et mere omfattende kollektivt behov herfor. Derimod var det ikke tilsigtet, at bestemmelsen skulle benyttes til af individuelle grunde af undtage enkeltpersoner fra lovens hovedordning.

Det har imidlertid, dels fordi der om sagen er modtaget gentagne henvendelser fra rutebilerhver-vet, dels fordi aldersgrænsen i Norge og Sverige er og i fællesmarkedsområdet forventelig vil blive 21 år, været holdt under overvejelse, om det ikke ville være rigtigt at foretage en generel nedsættelse af aldersgrænsen til 21 år. Justitsministeriet har i bekendtgørelse nr. 258 af 28. juni 1966 om fører-prøver, førerbeviser m. v., § 28, opretholdt en alders-grænse på 22 år og har, omend man intet har at ind-vende imod en nedsættelse til 21 år, ment, at en så-dan nedsættelse måtte være forbundet med en til-svarende nedsættelse af aldersgrænsen i omnibus- og fragtmandslovens § 6, stk. 2, og dermed eventuelt

måtte bero på generel ændring af sidstnævnte lov, fordi spørgsmålets betydning næppe kunne begrunde et særligt lovforslag.

Da der nu alligevel af hensyn til kommunallovreformen skal lovgives på dette område, finder man imidlertid, at en nedsættelse af aldersgrænsen til 21 år, bør gennemføres ved denne lejlighed.

Loven vil ikke medføre øgede udgifter for statskassen.

II. Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1.

Til nr. 1.

Efter gennemførelsen af den nye kommunale inddeling i amts- og primærkommuner er der ikke længere nogen motivering for at lade medlemmerne af trafikudvalgene vælge af forskellige forsamlinger uden for Storkøbenhavn. Da amtskommunerne skal omfatte såvel sogne- som købstadkommuner, er det foreslået at lade samtlige medlemmer vælge af amtsrådet samt at lade amtsborgmesteren indtræde som formand.

Til nr. 3.

De pågældende ændringer, der er af mere formel karakter, er nødvendiggjort af ophævelsen i de hidtidige betegnelser købstad- og sognekommuner og den siden 1950 vedtagne lov om bestyrelsen af de offentlige veje, jfr. § 1 i lovebekendtgørelse nr. 342 af 9. december 1964, idet i øvrigt det hidtidige princip i loven opretholdes, hvorefter der til kørsel, som kun foregår ad lokale veje og udelukkende inden for en enkelt kommune, alene kræves vedkommende kom-

munalbestyrelses samtykke. Men har dog da trafikudvalgene nu er foreslået valgt af amtsrådene, ment at bestemmelsen i den hidtidige lovs § 3, stk. 2, litra c) burde kunne udgå.

Den hidtidige bestemmelse i litra e) om, at tilladelsen, hvor kørslen foregår gennem trafikudvalgsområder, skal meddeles af trafikudvalget i det område, hvor køretøjet er hjemmehørende (indregistreret) og har rute, og ellers, hvis køretøjet ikke er hjemmehørende (indregistreret) i noget af de to områder, da af trafikudvalget i det område, hvor den længste del af ruten forløber, har efter bekendtgørelse nr. 108 af 24. marts 1966 om registrering af motorkøretøjer m. v., jfr. dennes § 36, mistet sin praktiske mening, idet et køretøj vil kunne være registreret andetsteds end i et af de to områder, ligesom bestemmelsens anvendelse kan volde tvivl, hvor der ikke er tale om omnibuskørsel i rute, men om f. eks. lejlighedsvis kørsel (turistkørsel).

Det foreslås derfor, at tilladelsen primært meddeles i det område, hvori den længste del af kørslen finder sted og ellers af udvalget i det af de to områder, hvorfra virksomheden drives.

Til nr. 5.

Bestemmelsen finder som ovenfor anført alene anvendelse på omnibuskørsel i rute, men som følge af bestemmelsens motivering ikke på anden omnibuskørsel og ikke heller på fragtmandskørsel i rute, hvor tilladelsens indehaver vil have mulighed for at kunne anvende materiellet til anden ikke-koncessioneret kørsel (vognmandskørsel).

Det er foreslået overladt til den tilladelsesudstedende myndighed som det nærmest sagkyndige organ at beregne eller lade beregne brugsværdien.

Lovforslaget sammenholdt med gældende bestemmelser.

Gældende lov.

Lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. august 1966 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.

§ 2.

I hver amtsrådsreds med undtagelse af Københavns amtsrådsreds, for hvis vedkommende der gælder de i nærværende paragrafs stk. 2 indeholdte særlige bestemmelser, nedsættes ved foranstaltning af vedkommende amtmænd et særligt trafikudvalg på 5 medlemmer. Amtmanden indtræder i udvalget som dets formand, og af udvalgets øvrige 4 medlemmer vælger amtsrådet 2, amtets sognerådsforening 1 og det pågældende amts købstæder og flækker, for så vidt de ikke henhører under amtsrådsredsen, i fællesskab 1 medlem. Såfremt der ikke mellem de i betragtning kommende købstæder og flækker kan opnås enighed om valget af disses repræsentanter i trafikudvalget, sker valget af en valgforsamling, hvor til hvert i betragtning kommende byråd (kommunalbestyrelse) udpeger 1 repræsentant.

Stk. 2. For det af Københavns amtsrådsreds samt Københavns og Frederiksberg kommuner bestående område nedsættes ved foranstaltning af ministeren for offentlige arbejder et trafikudvalg på 7 medlemmer, hvoraf 3 vælges af Københavns kommunalbestyrelse, 1 af Frederiksberg kommunalbestyrelse, 2 af Københavns amtsråd og 1 af Københavns amts sognerådsforening. Udvalget vælger selv sin formand.

§ 3.

Stk. 2. Denne tilladelse gives,

a) hvor kørslen udelukkende foregår inden for en købstads, herunder Københavns og Frederiksbergs, grænser af vedkommende kommunalbestyrelse; foregår kørslen såvel på Københavns som på Frederiksbergs område (men ikke derudover), da af de to kommunalbestyrelser i forening.

Forslaget.

I lov om omnibus- fragtmandskørsel med motorkøretøjer, jfr. lovbekendtgørelse nr. 305 af 25. august 1966, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, affattes således:

„I hver amtskommune med undtagelse af Københavns amtskommune, for hvis vedkommende der gælder de i nærværende paragrafs stk. 2 indeholdte særlige bestemmelser, nedsættes ved foranstaltning af vedkommende amtsborgmester et særligt trafikudvalg på 5 medlemmer. Amtsborgmesteren indtræder som udvalgets formand og dets øvrige 4 medlemmer vælges af amtsrådet.“

2. I § 2, stk. 2, ændres „amtsrådsreds“ til „amtskommune“.

3. § 3, stk. 2, litra a)-f) ophæves og i stedet indsættes:

„1. hvor kørslen udelukkende foregår inden for Københavns og Frederiksbergs grænser, af vedkommende kommunalbestyrelse; foregår kørslen såvel på Københavns som på Frederiksbergs område (men ikke derudover) da af de to kommunalbestyrelser i forening.“

Gældende formulering.

b) hvor kørslen udelukkende foregår ad biveje inden for en enkelt sognekommune, af vedkommende sogneråd.

c) hvor kørslen udelukkende foregår ad amtsveje inden for en enkelt amtskommune, af vedkommende amtsråd.

d) i alle andre tilfælde, hvor kørslen foregår inden for et enkelt trafikudvalgsområde, af vedkommende trafikudvalg. Hvis kørslen delvis skal foregå ad offentlige biveje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelseres ønsker med hensyn til, hvilke biveje (gader) der kan benyttes til kørslen.

e) hvor kørslen foregår gennem to trafikudvalgsområder, af trafikudvalget i det område, hvor køretøjet er hjemmehørende (indregistreret) og har rute, eller, hvis køretøjet ikke er hjemmehørende (indregistreret) i noget af de to områder, da af trafikudvalget i det område, hvor den længste del af ruten forløber. Tilladelsen kan dog kun gives, hvis der sker vedtagelse herom i begge de pågældende trafikudvalg, eller hvis landsnævnet, til hvis afgørelse sagen i tilfælde af uenighed mellem trafikudvalgene bliver at henvide, i så fald træffer bestemmelse herom. Hvis kørslen delvis skal foregå ad offentlige biveje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelseres ønsker med hensyn til, hvilke biveje (gader) der kan benyttes til kørslen.

f) hvor kørslen foregår gennem flere end to trafikudvalgsområder, af landsnævnet. Hvis kørslen delvis skal foregå ad offentlige

Forslaget.

2. hvor kørslen udelukkende foregår ad veje, der henhører under en enkelt primærkommunes bestyrelse, af vedkommende kommunalbestyrelse.

3. i alle andre tilfælde, hvor kørslen foregår inden for et enkelt trafikudvalgs område af vedkommende trafikudvalg. Hvis kørslen delvis skal foregå ad de under 1. og 2. nævnte veje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelseres ønsker med hensyn til, hvilke veje (gader) der kan benyttes til kørslen.

4. hvor kørslen foregår gennem to trafikudvalgsområder af trafikudvalget i det område, hvori den længste del af kørslen forløber, eller i tvivlstilfælde af trafikudvalget i det af de to områder, hvorfra ansøgeren agter at drive virksomheden. Tilladelsen kan dog kun gives, hvis der sker vedtagelse herom i begge de pågældende trafikudvalg, eller hvis landsnævnet, til hvis afgørelse sagen i tilfælde af uenighed mellem trafikudvalgene bliver at henvide, i så fald træffer bestemmelse herom. Hvis kørslen delvis skal foregå ad de under 1. og 2. nævnte veje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelseres ønsker med hensyn til, hvilke veje (gader), der kan benyttes til kørslen.

5. hvor kørslen foregår gennem flere end to trafikudvalgsområder, af landsnævnet. Ved fastlæggelse af kørselsstrækningen bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelseres ønsker med hensyn til, hvilke veje (gader) der kan benyttes til kørslen."

Bilag til f. t. l. vedr. omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.

Gældende formulering.

biveje (gader), bliver der så vidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønsker med hensyn til, hvilke (gader) der kan benyttes til kørslen.

§ 4.

Forinden kommunalbestyrelse, trafikudvalg eller landsnævn træffer afgørelse om tilladelse til omnibus- eller fragtmandskørsel i henhold til § 3, stk. 2, a)-f) skal vedkommende organ forelægge sagen til udtalelse hos samtlige interesserede kommunalbestyrelser, de bestående jernbaner, post-ruter og koncessionerede sporveje, for hvem afgørelsen må skønnes at være af betydning.

§ 6.

Stk. 2. Føreren af et til omnibuskørsel bestemt eller faktisk benyttet motorkøretøj skal være mindst 22 år og have ført automobil i mindst et år. Ministeren for offentlige arbejder kan, når særlige omstændigheder taler derfor, gøre undtagelse fra denne bestemmelse.

Stk. 3. Føreren skal derhos have bestået en særlig prøve, hvorom nærmere regler fastsættes af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Forslaget.

4. I § 4, stk. 1, ændres „a)-f)“ til: „1-5“.

5. § 6, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

„Stk. 2. En tilladelse til omnibuskørsel i rute, der umiddelbart træder i stedet for én 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 tilladelsesstedende 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 omstændigheder, eller der efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn foreligger andre ganske særlige forhold, der gør det mindre rimeligt at gøre den nye tilladelse betinget af en sådan købsforpligtelse.“

6. Efter § 6 indsættes:

„§ 6 a. Føreren af et til omnibuskørsel bestemt eller faktisk benyttet motorkøretøj skal være mindst 21 år og have ført automobil i mindst et år. Ministeren for offentlige arbejder kan, når særlige omstændigheder taler derfor, gøre undtagelse fra denne bestemmelse.“

Stk. 2. Føreren skal derhos have bestået en særlig prøve, hvorom nærmere regler fastsættes af justitsministeren.