

Forslag

til

Lov om ændring i færdselsloven.

Fremsat den 11. marts 1958 af *justitsministeren*.

§ 1.

§ 73, stk. 3, i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955 affattes således:

„Kommunalbestyrelsen fastsætter efter forhandling med politiet maksimaltakster for kørsel med drosker og kan tillige efter forhandling med politiet fastsætte sådanne takster for kørsel med andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte motor-køretøjer. Endvidere kan kommunalbestyrelsen fastsætte regler om de krav med hen-

syn til droskers indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger.

§ 2.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1958. Der kan dog først efter den 1. oktober 1959 stilles krav om, at hyrevogne — bortset fra drosker —, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring inden lovens ikrafttræden, skal forsynes med taksameter.“

Bemærkninger til lovforslaget.

I § 36, stk. 2, i lov om motorkøretøjer af 1. juli 1927 som ændret ved lov af 14. april 1932 var der tillagt kommunalbestyrelserne adgang til efter forhandling med politiet at fastsætte takster ikke alene for kørsel med drosker, men også for kørsel med andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte motorkøretøjer. Denne regel blev ændret ved § 73, stk. 3, i færdselsloven af 24. maj 1955, der alene tillægger kommunalbestyrelserne adgang til at fastsætte takster for kørsel med drosker.

Siden den nugældende færdselslovs ikrafttræden den 1. juli 1955 er antallet af lillebiler steget betydeligt, navnlig i de større byer. Således var der den 1. juli 1955 godkendt 516 lillebiler i København, medens tallet pr. 1. januar 1958 udgør 848. En ikke uvæsentlig del af disse køretøjer må antages at være hyrevogne, der kun delvis benyttes til hyrevognskørsel, idet der er en del, der driver hyrevognserhvervet som bierhverv. Denne udvikling må ses dels på baggrund af, at der ikke stilles særlige krav med hensyn til lillebilernes indretning, og dels på baggrund af den ved færdselsloven

af 1955 indførte fri hyreret, der har muliggjort, at man driver hyrevognsforretning uden etablering af fast forretningssted med telefon og plads på privat grund til at have hyrevognen holdende.

Denne udvikling indebærer en betydelig risiko for, at hyrevognes betjening af publikum forringes væsentligt. Udviklingen vil således let kunne medføre, at betalingen kommer til at variere meget, og at der sker egentligt misbrug over for kunder, der skønnes ude af stand til at bedømme, om betalingen er passende, f. eks. turister.

Færen for en sådan udvikling er ikke så stor i de mindre byer og i landdistrikterne, hvor valg af hyrevogn i langt de fleste tilfælde sker på grundlag af kendskab til vognmanden og den vogn, han benytter. Under disse forhold har man lov til at regne med, at den fri konkurrence vil medføre tilstrækkelig regulering.

Derimod er forholdet væsentligt anderledes i de større byer og navnlig i København. Lillebiler hyres her ofte på gaden, og det er klart, at der i disse tilfælde ikke sker nogen udvælgelse fra pub-