

§ 2.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 1970.

Stk. 2. De regler, som kommunalbestyrelsen har fastsat efter de hidtidige bestemmelser i færdselslovens § 73, stk. 2, og stk. 3, 1. pkt., forbliver i kraft indtil den 1. januar 1971, medmindre kommunalbestyrelsen forinden udfærdiger et hyre-

vognsregulativ i medfør af de i § 1, nr. 3, nævnte bestemmelser eller træffer beslutning om, at et sådant regulativ ikke skal udfærdiges. Det samme gælder kommunalbestyrelsens beslutning i medfør af den hidtidige bestemmelse i § 73, stk. 3, 2. pkt., om, at hyrevogne skal være forsynet med taksametre, såfremt de tager hyre på vej.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

1. Ved gennemførelsen af færdselsloven af 1955 skete der en afgørende ændring af reglerne for hyrevognskørsel. Medens det tidligere havde været således, at den frie hyreret kun tilkom droskerne, blev det nu udtrykkeligt fastslået, at ethvert køretøj, der er godkendt til erhvervmæssig personbefordring, frit kan søge hyre på vej (Folketingstidende 1954-55: folketingets forhandlinger sp. 836, 1040, 4046, 4259; tillæg A, sp. 209; tillæg B, sp. 621; 697; tillæg C, sp. 593).

Ved lov nr. 199 af 16. juni 1962 blev reglerne ændret, således at kommunerne fik adgang til at bestemme, at lillebiler skal være afmærket på særlig måde og forsynet med taksametre (Folketingstidende 1961-62: folketingets forhandlinger sp. 3237, 3552, 4927, 5137; tillæg A, sp. 1045; tillæg B, sp. 1069, 1115, tillæg C, sp. 641).

I folketingsåret 1968-69 blev spørgsmålet om en ændring af reglerne om hyrevognskørsel drøftet i folketinget på grundlag af to lovforslag, der var fremsat henholdsvis af medlemmer af socialdemokratiet og medlemmer af socialistisk folkeparti (Folketingstidende 1968-69: folketingets forhandlinger sp. 4740, 4779, 6493; tillæg A, sp. 4321, 4583).

2. Allerede ved behandlingen af det forslag, der førte til ændringen i 1962, udtrykte hyrevognsorganisationerne ønske om en videregående regulering af erhvervet. Taxa- og lillebilorganisationerne fulgte i 1965 dette op i en fælles henvendelse til justitsministeriet, hvori man fremsatte et skitseforslag til en ændret hyrevognsordning. Til støtte for ønskerne om en ændring af den gældende ordning henviste organisationerne navnlig til, at den frie hyreret har medført, at der har været en urimelig stor tilgang af hyrevogne. Dette skyldes ikke mindst, at talrige vogne med andet hovederhverv anvender deres vogne til hyrevognskørsel i fritiden for at skaffe sig biindtægter. Efter orga-

nisationernes opfattelse er denne „piratkørsel“ med hyrevogne ikke betryggende, hverken for det kørende publikum eller for færdselssikkerheden. Organisationerne anførte endvidere, at det store overtal af hyrevogne bevirker en urationel udnyttelse af hyrevognsparken, bl. a. med den følge, at mange vognmænd foretrækker at køre deres vogn alene uden at beskæftige chauffører, hvilket igen betyder, at disse vognmænd må strække deres arbejdstid urimeligt langt for at dække de løbende udgifter. Endelig har mange vognmænd for at ned sætte driftsomkostningerne grebet til at anvende vogntyper, der må siges at være ganske uegnede som hyrevogne.

Hovedpunktet i organisationernes forslag var, at der skulle gennemføres en antalsbegrænsning for alle hyrevogne. I forbindelse hermed skulle der tillægges drosker og lillebiler samme rettigheder og pligter, herunder lige ret til at få anvist offentlige holdepladser.

Justitsministeriet forelagde forslaget for Foreningen af Politimestre i Danmark og politidirektøren i København, der begge gav udtryk for, at de rent politimæssige erfaringer med hensyn til den gældende ordning næppe på afgørende måde kunne tale for organisationernes forslag. I de fleste politikredse synes den gældende ordning ikke at have givet anledning til væsentlige ulemper.

Forslaget blev endvidere forelagt de kommunale organisationer, som meddelte, at de ganske ville henstille, om der var behov for en videregående regulering af hyrevognserhvervet. De eksisterende ordninger havde ifølge de kommunale organisationer ikke i de senere år stillet kommunerne over for problemer af større betydning. Derimod vedtog borgerrepræsentationen i København i 1966 en henstilling til lovgivningsmagten om at søge en mere hensigtsmæssig hyrevognsordning fremmet, bl. a. således at kommunen fik mulighed for at gennemføre en antalsbegrænsning for alle hyrevogne.