

## § 2.

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

*Stk. 2.* De regler, som ved § 1, nr. 2, ind sættes som § 73, stk. 3, i færdselsloven,

finder først anvendelse på køretøjer, der inden 30. oktober 1969 er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, når køretøjet skifter ejer (bruger).

### Bemærkninger til lovforslaget.

#### Almindelige bemærkninger.

Forslaget er en genfremsættelse af et af medlemmer af socialistisk folkeparti den 14. marts 1969 fremsat forslag (folketingets forhandlinger, sp. 4779, tillæg A. sp. 4583).

Forslaget kom til 1. behandling sammen med et af medlemmer af socialdemokratiet fremsat lovforslag den 9. maj 1969 (folketingets forhandlinger, sp. 6493). Forslagene blev herefter henvist til et udvalg, der afgav en beretning den 6. oktober 1969 (tillæg B. sp. 3453).

Forslaget er uændret med undtagelse af, at der er indføjet en dispensationsbestemmelse i § 73, stk. 5.

Ved ændringer i færdselsloven i 1955 gennemførtes den såkaldte frie hyreret ikke alene for drosherer, men for alle køretøjer, som godkendes til erhvervsmæssig personbefordring.

I 1962 skete igen forskellige ændringer i færdselslovens § 73, hvorefter kommunerne kunne bestemme, at lillebiler skulle afmærkes på særlig måde og forsynes med taxametre.

Færdselslovens hyrevognsbestemmelser har siden 1955 været udsat for megen kritik fra såvel publikum som hyrevognserhvervets side.

I 1965 rettede Taxa og lillebilorganisationer i en henvendelse til justitsministeren krav om, at hyrevognserhvervet blev reguleret ved en særskilt lovgivning. Det fremhævedes især, at der siden 1955 havde været en for erhvervet altødelæggende stor tilgang af hyrevogne. Den frie næring på hyrevognsområdet havde bevirket en tilgang af „vognmænd“, som udelukkende benyttede erhvervet som bi-erhverv, og som anvendte deres private vogn til hyrevognskørsel, såkaldt „piratkørsel“. Konkurrencen blev skærpet i en sådan grad, at mange vognmænd, der tidligere havde haft hyrevognserhvervet som hovederhverv, måtte opgive og finde sig andet erhvervsarbejde. Endvidere betød liberaliseringen af hyrevognserhvervet, at mange vognmænd ikke længere kunne beskæftige chauffører på deres vogne,

men selv måtte forlænge arbejdstiden for at dække driftsomkostninger og få en nogenlunde anstændig fortjeneste. Organisationerne påpegede især nødvendigheden af at antalsbegrænse hyrevognene, og at der pålagdes såvel drosherer som lillebiler samme forpligtelser for at kunne opnå samme rettigheder. For at imødekomme denne berettigede kritik af de gældende hyrevognsbestemmelser fremsættes nærværende forslag.

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

##### Til § 1.

##### Til nr. 2 (§ 73).

*Til § 73, stk. 1.* Det er ment rigtigst i færdselsloven at få defineret begrebet hyrevogn. I § 3 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 175 af 21. maj 1962 om køretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til personbefordring, betegnes hyrevogne som personmotorvogne, der godkendes til erhvervsmæssig befordring af indtil 9 personer inkl. føreren. I stk. 1 foreslås denne definition indføjet i loven. Køretøjer, som udelukkende anvendes til sygetransport eller til omnibuskørsel, foreslås undtaget fra hyrevognsreglerne.

*Til § 73, stk. 2.* Dette stykke svarer til nugældende lovs § 73, stk. 1.

*Til § 73, stk. 3.* I henhold til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer § 5, stk. 1, nr. 2 og 3, ned sættes omsætningsafgiften på motorkøretøjer til 20 pct., når køretøjet udelukkende anvendes til drosherekørsel eller udelukkende anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, og at vognmandskørsel er den pågældendes hovederhverv. Det foreslås derfor, at denne bestemmelse skal opfyldes, for at en hyrevogn kan registreres og godkendes, og for at forhindre, at private vogne på fuld omsætningsafgift kan benyttes som hyrevogn.

*Til § 73, stk. 4.* Heri fastslås, at hyrevogne kun må anvendes til erhvervsmæssig personbefordring og ikke kan anvendes til andet formål.