Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

De gældende lovregler vedrørende hyrekørsel findes i lov nr. 363 af 13. juni 1973 om ændring af færdselsloven (hyrekørsel) som ændret ved lov nr. 310 af 19. juni 1974.

Den gældende lovgivning omfatter alle motorkøretøjer uanset størrelse. Dog må motorkøretøjer godkendt til befordring af mindre end 5 personer – føreren medregnet – ikke anvendes til hyrekørsel. Køretøjer godkendt til befordring af flere end 9 personer – føreren medregnet – (busser) må kun anvendes til hyrekørsel efter bestilling på ejerens bopæl eller forretningssted, men herudover er hyrekørsel udført med disse køretøjer ikke reguleret. Udføres kørslen derimod med køretøjer, godkendt til befordring af mindst 5 og højst 9 personer – føreren medregnet – (hyrevogne), kræves der bevilling. Antallet af bevillinger fastsættes af kommunalbestyrelserne. Ved administrative regler – først og fremmest fastsat centralt, men også af de enkelte kommuner – er hyrevogne herudover undergivet en nærmere regulering således, at der inden for de enkelte kommuner gælder ensartede regler for samtlige hyrevogne i kommunen, dog med visse modifikationer, for så vidt angår de hyrevogne, der udelukkende benyttes til specielle kørselsopgaver, f. eks. kørsel med skoleelever, eller som fortrinsvis benyttes til at betjene publikum i afsides beliggende områder af kommunen.

Hyrekørselsreglerne, der tidligere hørte under justitsministeriets ressort, er den 1. juli 1974 blevet overført til ministeriet for offentlige arbejder. I den ny færdselslov, jfr. lov nr. 287 af 10. juni 1976, er reglerne vedrørende hyrekørsel ikke medtaget, idet man efter ressortomlægningen har anset det for hensigtsmæssigt, at disse regler overføres til en selvstændig lov.

Hovedsigtet med den gældende lovgivning, nemlig indførelsen af et bevillingssystem for hyrevogne i alle landets kommuner og ensartede regler i de enkelte kommuner for bevillingshavere, der udfører samme kørselsopgaver, er bevaret i lovforslaget.

I lovforslaget har man i højere grad, end tilfældet er med den gældende lovgivning, indpasset hyrekørselsreglerne efter reglerne for den øvrige erhvervsmæssige personbefordring med motorkøretøjer, det vil først og fremmest sige forslaget til en ny buslov.

Således åbner lovforslaget mulighed for at benytte hyrevogne til afvikling af kollektive trafikopgaver i det omfang, de myndigheder, der efter buslovgivningen har ansvaret for den almindelige rutekørsel, finder dette praktisk.

Ud fra ønsket om dels at undgå en unødig opsplitning af passagergrundlaget for den kollektive persontrafik, dels at beskytte de enkelte kategorier af virksomheder, der har hver sine opgaver inden for erhvervsmæssig persontransport – rutebilvognmænd, turistvognmænd og hyrevognmænd – mod uretmæssig konkurrence fra de andres side, tilstræber man at indføre en klar fordeling af befordringsopgaverne mellem disse forskellige kategorier af virksomheder i lovgivningen.

Som led i disse bestræbelser er for det første reglerne i den gældende hyrekørselslovgivning om kørsel med busser ikke medtaget i dette lovforslag, der herefter udelukkende omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af mindst 5 og højst 9 passagerer, føreren medregnet (hyrevogne). De gældende regler i hyrekørselslovgivningen om busser er ført over i forslaget til en ny buslov, der vil indeholde udtømmende regler for al kørsel med disse køretøjer.

Endvidere har man i lovforslaget indført en afgrænsning af begrebet »hyrekørsel« overfor de andre former for erhvervsmæssig personbefordring, der kan udføres med køretøjer af samme størrelse som hyrevogne: Sygetransporter, der i overensstemmelse med hidtidig lovgivning fortsat vil kunne udføres uden tilladelse, samt almindelig rutekørsel, jfr. § 1, stk. 2, og § 2, stk. 2, i forslag til lov om buskørsel.

Ud fra lignende hensyn – nemlig hensynet til først og fremmest at skabe en opgaveafgrænsning mellem de virksomheder, der udfører forskellige opgaver inden for hyrekørselsområdet – har man i lovforslagets § 4 udskilt de former for hyrekørsel, der tjener særlige formål, f. eks. kørsel med skoleelever, kørsel for institutioner m. v. fra den almindelige hyrekørsel, der typisk tjener til opfyldelsen af det almindelige publikums transportbehov i enkeltstående situationer. Hvor kørslen tjener særlige formål, kræves der som hidtil bevilling, men udskillelsen gør det muligt at fastsætte mere lempelige og smidige regler end hidtil for denne kørsel uden risiko for, at det skal indvirke på forholdet til de virksomheder, der udfører almindelig hyrekørsel.

Ud fra samme synspunkt har man i forslagets § 4 indsat en hjemmel for den bevillingsudstedende myndighed til i en bevilling at stille vilkår om, at bevillingshaveren, der udfører almindelig hyrekør-