

sel, fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder inden for en kommune. Herved har man gjort det muligt at få skabt rimelig dækning af publikumsbehovet i alle områder af en kommune – også fjernereliggende – uden at det vil indvirke på forholdet til de virksomheder, der driver deres forretning inden for de centrale områder af kommunen.

Lovforslaget har været forhandlet med Dansk Taxiforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Taxisammenslutningen af 1926, SID, Storkøbenhavns hyrevognskontor og justitsministeriet.

Administrationen af hyrekørselslovgivningen vil fortsat ligge hos de lokale myndigheder. Ministeriets opgaver på området vil alene bestå i udfærdigelse af retsregler samt behandling af klagesager i det omfang, lovforslaget indeholder klageadgang til ministeriet.

Forslaget skønnes ikke at medføre øgede udgifter for stat eller kommune.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

*Til § 1.*

Efter lovforslaget er begrebet hyrekørsel begrænset til kun at omfatte kørsel med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

Ved afgrænsningen har man valgt at referere til begrebet erhvervsmæssig personbefordring. Dette begreb har hidtil været anvendt i færdselslovgivningen til fastsættelse af, hvilke særlige krav der af færdselssikkerhedsmæssige hensyn skal stilles til køretøjets udstyr og føreren. Der har f. eks. været stillet krav om særligt udstyr, periodisk syn og særligt førerbevis. Det har imidlertid været vanskeligt at foretage en tilfredsstillende afgrænsning af erhvervsmæssig personbefordring ud fra færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Der er derfor enighed mellem justitsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder om, at begrebets betydning bør fastlægges ud fra trafikpolitiske hensyn. Det bevirker, at institutionskørsel og lignende ikke kan anses for erhvervsmæssig personbefordring. Ved institutionskørsel menes kørsel, hvor der udelukkende befordres personer ansat hos eller på anden måde tilknyttet den registrerede ejer af køretøjet, hvor der ikke kræves vederlag af passagererne, og hvor kørslen udføres af køretøjets ejer eller en hos denne ansat chauffør. Som eksempler kan nævnes, at en institution (f. eks. en skole eller et ungdomshjem) anskaffer et køretøj til befordring af institu-

tionens elever. Endvidere kan nævnes politiets og kriminalforsorgens kørsel med anholdte m. v. og brandvæsenets kørsel med mandskab. Derudover falder en virksomheds kørsel med personale uden for begrebet erhvervsmæssig personbefordring. Sker der derimod befordring af en virksomheds kunder, kræves der bevilling i henhold til denne lov, hvadenten der svares vederlag eller ej.

Kørsel med vogne, der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve bevilling, selv om der udelukkende sker befordring af foreningens medlemmer, idet man her ikke typisk vil finde en sådan fast tilknytning mellem ejeren af køretøjet og medlemmerne, som må være en forudsætning for, at der kan være tale om ikke-erhvervsmæssig kørsel. Der vil dog kunne findes undtagelser herfra. Dette gælder f. eks. en sportsforenings kørsel med foreningens sportsudøvere og andre aktive deltagere til et sportsstævne – derimod ikke kørsel med passive medlemmer.

Den, der er registreret som bruger, kan – såfremt brugsretten hidrører fra et normalt leasingforhold, det vil sige, at leasing er et normalt led i leaserens erhverv – ligestilles med køretøjets ejer.

Justitsministeriet vil foretage en tilsvarende fortolkning af begrebet erhvervsmæssig personbefordring, hvor dette anvendes i færdselslovgivningen.

Det er imidlertid ikke enhver form for erhvervsmæssig personkørsel udført med køretøjer til højst 9 personer, der falder ind under begrebet hyrekørsel.

Udføres kørslen som almindelig rutekørsel, jfr. § 2, stk. 2, i forslag til lov om buskørsel, foreligger der ikke hyrekørsel. Benyttes et køretøj alene til almindelig rutekørsel, kræves der derfor ikke hyrekørselsbevilling, men alene en tilladelse i henhold til busloven. Benyttes et køretøj både til hyrekørsel og almindelig rutekørsel, kræves der såvel en hyrekørselsbevilling som en tilladelse i henhold til busloven.

Uden for begrebet hyrekørsel falder endvidere kørsel, hvorunder der udføres sygetransport. Benyttes køretøjet udelukkende til sådanne transporter, kræves der ligesom efter den gældende lovgivning ikke bevilling.

Hverken i den gældende lovgivning eller i forslaget er begrebet sygetransport søgt nærmere defineret. En definition, der er praktisk anvendelig, vil forudsætte, at der stilles krav om, at køretøjer, der benyttes til sygetransport, skal være specielt indrettet med henblik på sådanne transporter, f. eks. som bårevogne (ambulancer). Et sådant krav vil imidlertid virke fordyrende for afviklingen af syge-