

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 befording 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, og justitsministeriet vil fremover foretage en tilsvarende fortolkning af begrebet, hvor dette anvendes i færdselslovgivningen.

I det samtidig forelagte forslag til lov om buskørsel er afgrænsningen af den kørsel, der skal kunne udføres uden tilladelse, fordi den ikke kan anses for at være erhvervsmæssig, ligeledes foretaget ud fra trafikpolitiske hensyn. Disse hensyn fører dog ikke til, at der skal gælde samme afgrænsning på hyre- som på buskørselsområdet, jfr.

i øvrigt bemærkningerne til § 1 i forslaget til lov om buskørsel.

Efter såvel dette lovforslag som forslaget til lov om buskørsel falder vederlagsfri kørsel, hvor der udelukkende befordres personer, der har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af køretøjet, uden for begrebet erhvervsmæssig personbefordring, når kørslen udføres som led i anden virksomhed af ejeren selv eller af en hos denne ansat chauffør. Som eksempler herpå kan nævnes en fabriks- eller forretningsvirksomheds kørsel med personale og en institutions (f. eks. en skoles eller et ungdomshjems) befording af institutionens elever. Endvidere kan nævnes politiets og kriminalforsorgens kørsel med anholdte samt brandvæsenets kørsel med mandskab.

I modsætning til, hvad der gælder efter forslaget til lov om buskørsel, anses efter dette lovforslag en erhvervsvirksomheds kørsel med kunder også for at falde uden for begrebet erhvervsmæssig personbefordring. Der stilles altså på hyrekørselsområdet ikke samme krav til tilknytningsforholdet mellem køretøjets ejer og passagererne som på buskørselsområdet. For at kundekørsel skal kunne udføres frit, kræves det ligesom ovenfor, at den skal udføres vederlagsfrit med et virksomheden tilhørende køretøj og med virksomhedens egen chauffør.

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.

Det er imidlertid ikke enhver form for erhvervsmæssig personbefordring 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