

lige krav vedrørende adgang til hyrekørsels erhvervet. En ledig hyrekørselsbevilling gives således efter kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) skøn til den, der er »bedst kvalificeret«. Ved udøvelsen af dette skøn skal kommunalbestyrelsen (nævnet) bl.a. lægge vægt på den erfaring, den enkelte ansøger har erhvervet gennem tidligere beskæftigelse inden for erhvervs mæssig personbefordring.

Heller ikke for så vidt angår føreren af en hyrevogn er der fastsat særlige krav, udover at vedkommende i »fornødent omfang« behersker det danske sprog og har kendskab til »centrale dele af områdets geografi«.

Langt den overvejende del af hyrekørslen udføres ifølge den gældende lovgivning på grundlag af bevilling til almindelig hyrekørsel, hvor adgangen til kørslen står åben for alle. Der er også adgang til at udstede bevillinger til »specielle formål«. Dette dækker dels limousinekørsel, dels særlig kørsel for daginstitutioner, skoler, hospitaler m.v. i overensstemmelse med de i bevillingen nærmere fastsatte vilkår for kørslen og dennes afgrænsning.

I kommuner (Storkøbenhavn), hvor antallet af bevillinger er fastsat til 10 og derover, er der pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor for hyrevogne (tilslutningspligt).

Herudover indeholder den gældende lovgivning bestemmelser vedrørende bevillingens udnyttelse, deponering, bortfald m.v., hyrevognens afmærkning, indretning og udstyr, taxametre, kontrolapparater, radiokommunikation, holdepladser, bestillingskontorers drift, førerens pligter samt betaling for kørsel.

Kørsel, hvorunder der udføres sygetransport, falder efter den gældende lov uden for begrebet hyrekørsel. Benyttes køretøjet udelukkende til sygetransporter, kræves der således ikke bevilling.

For så vidt angår sygetransport er det i forarbejderne (lovbemærkningerne fra 1977-78) til den nu gældende lov oplyst, at begrebet sygetransport ikke er søgt nærmere defineret.

For at hindre at virksomheder, der udfører sygetransporter, uretmæssigt skal kunne påføre hyrevognserhvervet konkurrence, blev der i den nugældende lov indført hjemmel til administrativt at fastsætte krav om afmærkning og særligt udstyr for de køretøjer, der udelukkende anvendes til sygetransport, samt krav om, at føreren af disse køretøjer har gennemgået en uddannelse i nødhjælp.

Den nævnte hjemmel har ikke været udnyttet, og der er således ikke fastsat nogen krav vedrørende udøvelse af sygetransportvirksomhed, der som nævnt kan udføres i dag uden tilladelse (bevilling). Udgangspunktet ved afgrænsningen mellem hyrekørsel og sygetransport er ifølge praksis, om den på-

gældende kan befordres i en hyrevogn, eller om han mere hensigtsmæssigt befordres i et sygetransportkøretøj. Afgrænsningen har i den forløbne periode undergået visse ændringer, herunder at kørsel med bloddonorer anses for »sygetransport«.

3. Trafikministeriets udvalg vedrørende revision af den gældende hyrekørselslovgivning

Spørgsmålet om ændring af hyrekørselslovgivningen har jævnligt været overvejet i perioden siden lovens ikrafttrædelse, bl.a. på baggrund af ønsker herom fremsat af organisationerne m.fl. Nogle ønsker har været af mere teknisk karakter, medens andre har vedrørt grundlæggende spørgsmål inden for denne virksomhed såsom tilslutningspligt, adgangs krav og bevillingssystemets udformning. De nævnte overvejelser førte imidlertid ikke til lovgivningsinitiativer - bortset fra en ændring i 1991 vedrørende nægtelse/tilbagekaldelse af bevilling på grund af betydelig gæld til det offentlige (som efterfølgende er blevet gennemført tilsvarende inden for en række andre erhverv).

Den nuværende hyrekørselslovgivning er derfor grundlæggende identisk med lovgivningen, der blev vedtaget sidst i 1970'erne på dette område.

Med henblik på en mere systematisk gennemgang af hyrekørselslovgivningen nedsatte Trafikministeriet i efteråret 1993 et udvalg bestående af repræsentanter for Trafikministeriet (formandskab), Færdselsstyrelsen (tidligere Direktoratet for Vejtransport), Storkøbenhavns Hyrevognsnævn, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrencerådet, Dansk Taxi Forbund (DTF), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (CAT), Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning (STA), Sammenslutningen Københavns Taxa, Bestillingskontorernes Sammenslutning (BS), Brancheforeningen for Hyrevognsejere (BfH), Specialarbejderforbundet i Danmark (SID) samt Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund (HK).

Dette udvalg afholdt i den resterende del af 1993 og i løbet af 1994 en række møder med henblik på den forudsatte gennemgang af lovgivningen.

Udvalget afgav en rapport i januar 1995, hvori de involverede organisationer og myndigheders synspunkter er refereret i relation til den gældende lovgivning og med eventuelle forslag til ændring heraf.

Udvalgsarbejdet har været præget af deltagernes modstående holdninger på en række punkter. Det har dog været udvalgets generelle opfattelse, at adgangskravene til erhvervet bør strammes væsentligt op, og at det i denne forbindelse vil være formålstjenligt at bruge de i buslovgivningen fastsatte krav