

økonomisk forening, eller kontoret kan være etableret i selskabsform.

Bestemmelserne i *stk. 2* giver kommunalbestyrelsen mulighed for at fritage en bevillingshaver for tilslutningspligten under visse nærmere angivne forudsætninger.

Efter *stk. 3* vil tilslutningspligten bortfalde for samtlige bevillingshavere, hvis bevillingsantallet – ved udnyttelse af den nævnte fritagelsesadgang – når under den fastsatte grænse på 20 bevillinger.

Til § 11

Bestemmelsen giver bestillingskontoret mulighed for at pålægge en bevillingshaver disciplinærbod i visse særlige tilfælde. En sådan bestemmelse blev ved udfærdigelse af hyrekørselsbekendtgørelsen i 1979 fastsat i en standardvedtægt for bestillingskontorer. Bestemmelsen blev imidlertid efterfølgende underkendt i forbindelse med en retssag under henvisning til, at der ikke var tilstrækkelig hjemmel her til i hyrekørselsloven. Der har under udvalgsarbejdet vedrørende revision af hyrekørselslovgivningen været udtrykt ønske om, at bestillingskontorerne skal have bedre mulighed for at »holde orden i eget hus«, hvilket blandt andet vil kunne ske ved hjælp af den foreslåede bestemmelse.

Der vil i medfør af § 12, *stk. 1*, nr. 10, blive fastsat nærmere regler om gennemførelsen af boden, herunder meddelelse, afgørelse af tvistigheder og betaling. Manglende betaling af skyldig bod til bestillingskontoret bør efter omstændighederne kunne give grundlag for eksklusion af den pågældende bevillingshaver. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 12, *stk. 1*, nr. 10.

Til § 12

Forslaget til *stk. 1* indeholder bemyndigelse til trafikministeren til at fastsætte en række regler vedrørende administrative forhold, som det findes mere hensigtsmæssigt at regulere i bekendtgørelsesform. Bestemmelsen svarer i sin opbygning til bestemmelserne i busloven og godskørselsloven, idet der dog er foretaget en opremsning af en række særlige områder inden for taxivirksomhed m.v., hvor der kan fastsættes nærmere regler.

Bestemmelsen i *nr. 1* er medtaget, således at lovforslaget er forberedt på eventuelt kommende EU-retsforskrifter vedrørende erhvervs-mæssig personbefordring med motorkøretøjer omfattet af loven. Der henvises til de almindelige bemærkninger herom. Såfremt en kommende EU-regulering samtidig måtte medføre forbud mod grundlæggende principper,

såsom antalsbegrænsning og tilslutningspligt, vil dette dog (formentlig) kræve en lovændring.

Efter *nr. 2* kan ministeren fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsningen mellem erhvervs-mæssig og ikke-erhvervs-mæssig personbefordring. Der er i forarbejderne (lovbemærkningerne) til den eksisterende lov anført følgende vedrørende den nævnte afgrænsning:

»Ved afgrænsningen har man valgt at referere til begrebet erhvervs-mæssig personbefordring. Dette har hidtil (*d.v.s. før 1978-loven*) 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 erhvervs-mæssig 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 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 erhvervs-mæssig, ligeledes foretaget ud fra trafikpolitiske hensyn. Disse hensyn fører dog ikke til, at der skal gælde samme afgrænsning på hyresom på buskørselsområdet, jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 1 i forslaget til lov om buskørsel (*1978-loven*).

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 erhvervs-mæssig personbefordring, når kørslen udføres som led i anden virksomhed af ejeren selv eller af en hos denne ansat chauffør. Som eksempel herpå kan nævnes en fabriks- eller forretningsvirksomheds kørsel med personale og en institutions (f.eks. en skoles eller et ungdomshjems) befordring af institutionens elever. Endvidere kan nævnes politiets og kriminalforsorgens kørsel med anholdte samt brandvæsenets kørsel med mandskab.

I modsætning til, hvad der gælder efter lovforslaget til lov om buskørsel, anses efter dette lovforslag en erhvervsvirksomheds kørsel med kunder også for at falde uden for begrebet erhvervs-mæssig personbefordring. Der stilles altså på hyrekørselsområdet ikke samme krav til tilknytningsforholdet mellem