

Forslag

til

Lov om hyrekørsel.

Fremsat den 5. februar 1976 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Kap. 1.

Gyldighedsområde.

§ 1. Til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, kræves bevilling, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til enten

- 1) almindelig rutekørsel, jfr. § 2, stk. 2, i lov om buskørsel eller
- 2) sygetransport.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler om afmærkning af motorkøretøjer, udstyr og krav til førerens uddannelse, for så vidt angår den befordring, der er undtaget fra kravet om bevilling i henhold til stk. 1, nr. 2.

Kap. 2.

Hyrekørselsbevilling.

§ 2. Bevilling i henhold til § 1 gives af en kommunalbestyrelse, jfr. dog § 10.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af bevillinger inden for sit område ud fra:

- 1) antallet af allerede udstedte bevillinger og udnyttelsen af disse samt
- 2) hensynet til en rimelig betjening af publikum inden for hele området.

§ 3. Bevilling må kun gives, såfremt det benyttede køretøj er indrettet til befordring af mindst 5 personer, føreren medregnet.

Stk. 2. Bevilling må kun gives til enkeltpersoner. Der kan gives samme person flere bevillinger.

Min. f. off. arbejder j. nr. M.2.-1.

Stk. 3. En bevilling kan ikke overføres til andre. Ministeren for offentlige arbejder kan under særlige omstændigheder gøre undtagelse herfra.

§ 4. I bevillingen kan fastsættes vilkår om:

- 1) at bevillingshaveren skal have forretningssted i kommunen,
- 2) i hvilket omfang bevillingen skal udnyttes,
- 3) at den kun må udnyttes på nærmere angivne tidspunkter,
- 4) at indehaveren fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder og
- 5) afgivelse af indberetninger til statistisk brug eller som led i kontrolforanstaltninger.

Stk. 2. En bevilling kan gives til specielle formål og kan i så tilfælde ud over de i stk. 1, nr. 1, 2 og 5 angivne vilkår gøres betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Kap. 3.

Hyrevognes benyttelse.

§ 5. Motorkøretøjer, der i henhold til bevilling efter § 1 anvendes til erhvervsmæssig personbefordring (hyrevogne), må ikke benyttes til andet formål, jfr. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Hyrevogne, der er omfattet af § 4, stk. 1, kan tillige benyttes til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men til takster for personbefordring. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler herfor.

Stk. 3. Er bevillingen givet af kommunalbestyrelsen i en kommune med under 20.000 indbyggere, kan kommunalbestyrelsen på nærmere fastsatte vilkår gøre undtagelse fra reglen i stk. 1. I øvrigt kan ministeren for offentlige arbejder, når særlige forhold gør sig gældende, på nærmere fastsatte vilkår gøre undtagelse fra reglen i stk. 1.

Stk. 4. En hyrevogn må kun anvendes til almindelig rutekørsel, såfremt der tillige foreligger tilladelse hertil i henhold til lov om buskørsel.

Kap. 4.

Administrative regler.

§ 6. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler om den kørsel, der udføres i henhold til bevilling efter § 1 (hyrekørsel), herunder om bestillingskontorer, holdepladser m. v., køretøjers indretning, udstyr og benyttelse, samt kontrol med taksametre og andet udstyr, fastsættelse af maksimaltakster for kørslen og om kontroldokumenter. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter endvidere nærmere regler om udstedelse af bevillinger og om kvalifikationskrav til føreren af en hyrevogn.

Stk. 2. For udstedelse af bevilling og legitimationskort samt for udlevering af kontroldokumenter kan der opkræves gebyrer, hvis størrelse fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen, jfr. § 10, kan fastsætte yderligere bestemmelser om hyrevognens indretning, udstyr og benyttelse.

Kap. 5.

Almindelige bestemmelser.

§ 7. Bevilling og godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, kan af kommunalbestyrelsen, jfr. § 10, nægtes i følgende tilfælde:

- 1) under de omstændigheder, der er nævnt i straffelovens § 78, stk. 2.
- 2) såfremt ansøgeren i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at han ikke vil drive hyrevognsvirksomhed på forsvarlig måde.

Stk. 2. For afgørelser truffet efter stk. 1 nr. 1 gælder reglen i straffelovens § 78, stk. 3.

Stk. 3. En afgørelse truffet efter stk. 1 nr. 2 kan indbringes for ministeren for offentlige arbejder inden for en frist af 4 uger

efter at afgørelsen er meddelt ansøgeren, hvilket skal ske ved anbefalet brev.

Stk. 4. Såfremt en kommunalbestyrelses beslutning om at nægte en bevilling eller godkendelse påklages efter reglerne i stk. 2 eller stk. 3, må bevillingen eller godkendelsen ikke gives til andre, forinden afgørelsen er stadfæstet enten ved retskendelse, jfr. stk. 2, eller af ministeren for offentlige arbejder jfr. stk. 3.

§ 8. En bevilling eller godkendelse kan tilbagekaldes af kommunalbestyrelsen, jfr. § 10, såfremt indehaveren har gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkårene for bevillingen eller godkendelsen, af bestemmelser i denne lov eller af forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt indehaveren har gjort sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil drive virksomheden på forsvarlig måde. Bevillingen eller godkendelsen kan tilbagekaldes på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

Stk. 3. En afgørelse i henhold til stk. 1 og 2 skal meddeles ved anbefalet brev. En afgørelse i henhold til stk. 1 skal indeholde oplysning om adgangen efter § 9, stk. 1, til at indbringe sagen for ministeren for offentlige arbejder og om fristen herfor. En afgørelse efter stk. 2 skal indeholde oplysning om adgangen efter § 9, stk. 2, til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

§ 9. En afgørelse efter § 8, stk. 1, kan af den, afgørelsen vedrører, indbringes for ministeren for offentlige arbejder. Indbringelsen af afgørelsen for ministeren inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, har opsættende virkning.

Stk. 2. En afgørelse efter § 8, stk. 2, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes over for den myndighed, der har tilbagekaldt bevillingen eller godkendelsen, inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Anmodning om sagsanlæg har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, bevillingen eller godkendelsen

vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 3. En tilbagekaldelse efter § 8, stk. 2, kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. Hvis en ansøgning herom afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år efter, at ophævelse senest er nægtet ved dom. § 9, stk. 2, og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

Kap. 6.

Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn.

§ 10. Beføjelser, som efter §§ 2, 6, stk. 3, 7, stk. 1, og 8, stk. 1 og 2, er tillagt kommunalbestyrelsen, udøves i Københavns og Frederiksberg kommuner samt kommunerne i Københavns amt af et hyrevognsnævn for Storkøbenhavn. Nævnet består af 4 medlemmer valgt af Københavns kommunalbestyrelse, 1 medlem valgt af Frederiksberg kommunalbestyrelse og 6 medlemmer valgt af Foreningen af Kommuner i Københavns amt.

Kap. 7.

Straffebestemmelser.

§ 11. Overtrædelse af §§ 1 og 5, stk. 1, i denne lov eller tilsidesættelse af vilkår, der er fastsat i en bevilling eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, straffes med bøde.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 3. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

Kap. 8.

Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser.

§ 12. Bevillinger til hyrekørsel samt godkendelser af bestillingskontorer givet i henhold til de hidtil gældende regler forbliver i kraft.

Stk. 2. Reglerne i §§ 8 og 11 finder anvendelse på de i stk. 1 nævnte bevillinger og godkendelser.

§ 13. Reglen i § 3, stk. 1, og § 5, stk. 1, gælder ikke for køretøjer, der var registreret som hyrevogne den 14. december 1972, så længe køretøjet er registreret for samme ejer.

Stk. 2. En ansøgning om en eller flere bevillinger til hyrekørsel skal imødekommes, selv om det fastsatte antal hyrevogne i kommunen herved overskrides, såfremt ansøgeren som medejer, aktionær eller ansat har tilknytning til et selskab, som ved lovforlaget fremsættelse har bevilling til hyrekørsel, og der samtidig med selskabets samtykke inddrages et tilsvarende antal bevillinger, udstedt til selskabet.

Stk. 3. Ansøgning om bevilling i henhold til stk. 2, skal indgives til kommunalbestyrelsen senest den 1. oktober 1978. Selskabers bevillinger bortfalder den 1. januar 1979.

§ 14. Loven træder i kraft den 1. juli 1976.

Stk. 2. Samtidig ophæves §§ 73-73 e i færdselsloven som affattet ved lov nr. 363 af 13. juni 1973 og lov nr. 310 af 19. juni 1974, og § 69, stk. 1 og 4, sammenholdt med de nævnte bestemmelser.

§ 15. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

De gældende lovregler vedrørende hyrekørsel findes i færdselsloven, jfr. 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 forslaget til en ny færdselslov er reglerne vedrørende hyrekørsel ikke medtaget, idet man efter ressortomlægningen har anset 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 bus-

lovgivningen har ansvaret for den almindelige rutekørsel, finder dette praktisk.

Ud fra ønsket om dels at undgå en unødigt 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 lempe- lige 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 forslaget § 4 indsat en hjemmel for den bevillingsudstedende myndighed til i en bevilling at stille vilkår om, at bevillingshaveren, der udfører almindelig hyrekørsel, 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 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 erhvervmæssig 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 erhvervmæssig 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 erhvervmæssig personbefordring. Ved institutionskørsel menes kørsel, hvor der udelukkende befordres personer ansat hos eller på anden måde tilknyttet den registrerede ejer (bruger) af køretøjet, hvor der ikke kræves vederlag af passagererne, og hvor kørslen udføres af køretøjets ejer (bruger) eller en hos denne ansat chauffør. Som eksempler kan nævnes, at et firma anskaffer et køretøj til befording af firmaets personale, og at en institution (f. eks. en skole eller et ungdomshjem) anskaffer

et køretøj til befording af institutionens elever. Endvidere kan nævnes politiets og kriminalforsorgens kørsel med anholdte m. v. samt brandvæsenets kørsel med mandskab.

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

Det er imidlertid ikke enhver form for erhvervmæssig 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 hårevogne (ambulancer). Et sådant krav vil imidlertid virke fordyrende for afviklingen af sygetransporter, som i vidt omfang kan udføres med almindelige personvogne.

For at hindre, at virksomheder, der udfører sygetransporter, uretmæssigt skal kunne påføre hyrevognserhvervet konkurrence, har man ansat det for nødvendigt at indføre hjemmel til administrativt at fastsætte krav om afmærkning af de køretøjer, der udelukkende anvendes til sygetransport. Endvidere kan der fastsættes krav om særligt udstyr i disse køretøjer. Der er herved bl. a. tænkt på nødhjælpskasse, iltapparat og lignende udstyr. Køretøjer, der udelukkende anvendes til sygetransport, vil ligesom andre køretøjer, der benyttes til erhvervmæssig personbefordring, være underkastet reglerne om periodisk syn samt et særligt førerbevis.

Hjemmelen giver også adgang til at indføre krav om, at føreren af disse køretøjer har gennemgået en uddannelse i nødhjælp svarende til den uddannelse, føreren af de personvogne, Falck/Zonen benytter til sygetransport, har.

Til § 2.

Bortset fra ændringer af redaktionel karakter svarer bestemmelsen til færdselslovens § 73 a.

Til § 3.

Ligesom efter den gældende lovgivning, jfr. færdselslovens § 73 a, stk. 1, skal en hyrevogn være indrettet til befordring af mindst 4 passagerer foruden føreren. Dette krav skyldes overvejende praktiske hensyn, idet hyrevogne meget ofte er udsat for at skulle befordre mindst 4 personer ad gangen. Indførelse af mindre hyrevogne vil således kunne resultere i en mindre effektiv udnyttelse af vognparken. Navnlig i forbindelse med telefonbestillinger, hvor der erfaringsmæssigt kun sjældent gives oplysning om, hvor mange passagerer, der skal beføres, vil det være til ulempe for publikum at indføre mindre hyrevogne. For bestillingskontorerne vil det medføre øgede udgifter dels til administration, dels til forgæves fremkørsel i tilfælde, hvor den anviste vogn viser sig ikke at have tilstrækkelig kapacitet.

Hvis bevillinger kunne udstedes til selskaber, sammenslutninger og lignende, ville et antal bevillinger sjældent eller aldrig blive ledige, og dermed ville nye ansøgere muligheder for at opnå bevilling blive forringet. Derfor, og da der i øvrigt ikke er nogen fordel forbundet med at drive hyrekørselsvirksomhed under stordriftsform, er den gældende ordning, hvorefter bevillinger kun kan udstedes til enkeltpersoner, opretholdt i forslaget.

I overensstemmelse med den gældende lov kan en bevilling ikke overføres til andre. Man har dog ment, at der i særlige tilfælde bør kunne gøres undtagelse herfra, f. eks. vil bevillingen kunne tillades overført til bevillingshaverens ægtefælle, såfremt denne har deltaget i virksomheden, og bevillingshaveren dør eller ægteskabet af anden årsag er ophørt.

Til § 4.

I modsætning til den gældende lov indeholder forslaget hjemmel til at stille nærmere angivne vilkår i bevillingen.

Vilkåret om, at bevillingshaveren skal have forretningssted i den kommune, hvor bevillingen er udstedt, indebærer, at bevillingshaveren, såfremt han ikke er tilknyttet et bestillingskontor, skal have telefon inden for kommunen, således at han kan modtage bestillinger på kørsel. Endvidere indebærer vilkåret, at en bevillingshaver fortrinsvis skal udnytte sin bevilling til kørsel for publikum i kommunens område. I tilfælde, hvor han får kørselsgaver ud over kommunens område, skal han efter

endt kørsel, hurtigst muligt søge tilbage til sin kommune.

Den bevillingsudstedende myndighed får adgang til administrativt at tilbagekalde en bevilling i tilfælde, hvor den ikke udnyttes i tilstrækkeligt omfang. Det er en forudsætning for at kunne benytte denne tilbagekaldelsesadgang, at der i bevillingen er fastsat minimumskrav til bevillingens udnyttelse.

For at gøre det muligt at etablere en reservekapacitet af hyrevogne i kommuner, hvor efterspørgslen i perioder er væsentlig større end i den øvrige del af året, f. eks. på grund af sommerturisme og lignende, vil der kunne fastsættes vilkår i bevillingen om, at den kun må benyttes i sådanne perioder.

For at kunne sikre en rimelig betjening af publikum overalt i kommunen, herunder dens yderdistrikter, vil der i bevillingen kunne stilles vilkår om, at bevillingshaveren fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder i kommunen, således at han, når han får kørselsgaver, der fører ham uden for disse områder, hurtigst muligt skal søge tilbage hertil.

Navnlig i forbindelse med fastsættelsen af bevillingsantallet og i takstspørgsmål kan det blive nødvendigt for kommunalbestyrelsen at indkræve statistisk materiale fra bevillingshaverne. Der er derfor hjemmel til at stille vilkår herom i bevillingen.

Efter de gældende regler kan bevillingshavere, der udelukkende udfører hyrekørsel af særlig art, f. eks. kørsel med skoleelever, kørsel for institutioner, den såkaldte repræsentationskørsel (limousinekørsel) og kørsel for lægevagt, fritages for at opfylde de krav, der stilles til hyrevognes udstyr, samt fra kravet om tilslutning til et bestillingskontor. Derimod gælder de øvrige regler om hyrevognes indretning og benyttelse m. v. også for disse bevillingshavere, f. eks. skal de føre trafikbog.

Efter gældende lovgivning kan disse bevillingshavere når som helst – forudsat vognen forsynes med forskriftsmæssigt udstyr (taglygte, taksameter m. v.) – benytte bevillingen til almindelig hyrekørsel og kræve sig optaget i et bestillingskontor.

I lovforslaget har man udskilt disse specielle former for hyrekørsel fra den almindelige hyrekørsel. Om baggrunden herfor henvises til de almindelige bemærkninger.

Udskillelsen bevirker, at virksomheder, der udfører specielle former for hyrekørsel, ikke længere automatisk har adgang til at udføre almindelig hyrekørsel blot ved at opfylde krav til udstyr m. v., idet dette efter forslaget forudsætter en helt ny bevilling.

I modsætning til bevillinger til almindelig hyrekørsel, der tildeles efter forudgående opslag om ledige bevillinger, vil bevillinger til specielle former for hyrekørsel blive givet, når en ansøger melder sig med et dokumenteret behov i form af en særlig aftale med skolemyndigheder, institutionsmyndigheder og lignende. Det skal i bevillingen præciseres, hvilken eller hvilke former for speciel hyrekørsel bevillingen omfatter.

De anvendte køretøjer må ikke benytte det udstyr, som de vogne, der bruges til almindelig hyrekørsel, skal være forsynet med, f. eks. taksameter, taglygte m. v., som er typiske kendetegn for de almindelige hyrevogne. De specielle hyrevogne skal ikke føre trafikbog og må ikke være tilsluttet et bestillingskontor.

Til § 5.

Efter forslaget kan en bevilling, der ikke i henhold til § 4, stk. 2, er begrænset til specielle formål, anvendes til enhver form for erhvervsmæssig personbefordring. Udfører bevillingshaveren foruden almindelig hyrekørsel tillige almindelig rutekørsel, er det dog en forudsætning for kørselens lovlighed, at han har tilladelse hertil i henhold til buslovgivningen.

Ved bevillinger begrænset til specielle formål afhænger det af bevillingens indhold, hvilke opgaver inden for den erhvervsmæssige personbefordring, der må udføres. Skal bevillingindehaveren udføre almindelig rutekørsel, må han ligeledes have tilladelse hertil i henhold til buslovgivningen.

Ved reglen i stk. 2 er den hidtidige faktiske tilstand, hvorefter myndighederne har set gennem fingre med, at hyrevogne udfører lejlighedsvis befordring af hastende småforsendelser, herunder visse forsendelser til pensionister som led i sociale foranstaltninger uden personledsager, blevet legaliseret. Efter forslaget er det en forudsætning, at bevillingen ikke er begrænset til specielle formål i henhold til § 4, stk. 2.

Der vil ved administrative regler blive fastsat krav om, at befordringen sker til taksameteraktst for personbefordring, og at det indkørte beløb indføres i trafikbogen eller andet kontrol dokument.

Efter bestemmelsen i stk. 3 kan en bevillingshaver – og det uanset om hans bevilling er begrænset til specielle formål eller ej – få tilladelse til at benytte sin hyrevogn til andet formål end erhvervsmæssig personbefordring.

Hvor bevillingen er udstedt i en kommune med under 20.000 indbyggere, kan kommunalbestyrelsen

give tilladelsen, såfremt det er foreneligt med hensynet til publikums betjening.

I andre tilfælde gives tilladelsen af ministeren for offentlige arbejder. Tilladelsen kan i disse tilfælde kun gives, når der foreligger særlig motivering herfor, f. eks. at bevillingshaveren driver forretning i tyndt befolkede områder, hvor hyrekørsel alene ikke kan give rimeligt eksistensgrundlag, eller at hyrevognen i henhold til vilkår herom i bevillingen kun må benyttes i visse perioder, idet den indgår som reservekapacitet.

De formål, der kan komme på tale, vil foruden privatkørsel typisk være køreskolevirksomhed og udlejning af vognen uden fører.

Efter registreringsafgiftslovgivningen er det en forudsætning for, at der kan gives tilladelse i henhold til stk. 3 til at benytte en hyrevogn til andet formål end erhvervsmæssig persontransport, at der er betalt fuld registreringsafgift for vognen.

Til § 6.

I lighed med den gældende lovgivning, jfr. færdselslovens § 73 b, stk. 2, indeholder lovforslaget hjemmel til, at der centralt fastsættes nærmere regler om hyrekørsel m. v.

Hjemmelen i forslaget er dog videregående.

For det første er der givet hjemmel til administrativt at fastsætte regler for holdepladser m. v. Sådanne regler findes i dag i færdselslovens § 73 c. De gældende regler har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, idet de kun omfatter holdepladser, oprettet af en kommunalbestyrelse. Man har således ikke klare retsregler for holdepladser, oprettet af andre offentlige myndigheder, f. eks. lufthavnsmyndigheder eller DSB, eller af private, f. eks. trafikvirksomheder eller hoteller m. v. på arealer, der er åbne for almindelig færdsel.

Endvidere indeholder hjemmelen adgang til at stille kvalifikationskrav til førere af hyrevogne gående ud på, at føreren af en hyrevogn i fornødent omfang må beherske det danske sprog og have kendskab til det områdes geografi, han skal betjene.

Det er derimod ikke nødvendigt at opstille særlige vandelskrav til føreren, idet sådanne krav findes i færdselsloven som en betingelse for opnåelse og fornyelse af førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring.

Endelig er der som noget nyt indført hjemmel til at påbyde brug af fartskrivere i alle hyrevogne. Tvungen brug af fartskriver forudsætter periodiske kontrol eftersyn af fartskriveren, og der er derfor i stk. 1, hvorefter ministeren for offentlige arbejder

bl. a. kan give nærmere regler om udstyr i vognene, indføjet en bestemmelse om, at ministeren også kan give nærmere regler om kontrol med dette udstyr.

I lighed med den gældende lovgivning er der hjemmel til at forbyde tobaksrygning i hyrevogne og fastsætte nærmere regler for transport af dyr.

I lighed med den gældende lovgivning kan kommunalbestyrelsen fastsætte yderligere bestemmelser om hyrevognes indretning, udstyr og benyttelse. Hjemmelen sigter på bestemmelser f. eks. om pligt for bevillingshaveren til at installere radio i vognen med forbindelse til bestillingskontor eller forretningstelefon, krav til passagerummets indretning og udstyr, herunder krav til passagerummets indvendige mål, krav til førerens adfærd over for publikum og krav om rengøring og vedligeholdelse af vognen. Der vil også være adgang for kommunalbestyrelsen til at indføre forbud mod tobaksrygning i hyrevogne samt give regler for transport af dyr.

Til § 7.

Ifølge straffelovens § 78, stk. 2, kan den, der er dømt for et strafbart forhold, udelukkes fra at udøve virksomhed, som kræver en særlig offentlig autorisation eller godkendelse, såfremt det udviste forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen eller hvervet. Denne bestemmelse vil kunne anvendes over for ansøgere til hyrevognsbevillinger eller godkendelse af bestillingskontorer. Hvis nægtelse sker efter denne bestemmelse, kan ansøgeren benytte fremgangsmåden ifølge straffelovens § 78, stk. 3, hvorefter anklagemyndigheden på hans begæring skal indbringe sagen for retten.

Endvidere vil en bevilling efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 2, kunne nægtes en ansøger, der i stilling eller hverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at han ikke vil drive hyrekørselsvirksomhed eller bestillingskontor på forsvarlig måde. En sådan nægtelse vil efter reglen i stk. 3 kunne påklages til ministeren for offentlige arbejder, og ministerens afgørelse vil kunne prøves ved domstolene efter den almindelige regel om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63.

Til §§ 8 og 9.

Efter de nugældende regler kan administrativ tilbagekaldelse af en bevilling kun ske i tilfælde, hvor bevillingen igennem længere tid ikke har været udnyttet, medens de bevillingsudstedende myndigheder i alle tilfælde af overtrædelse af vilkår og bestemmelser vedrørende hyrekørsel er nødt til at anlægge sag ved domstolene for at få en bevillingshaver frakendt bevillingen.

Erfaringerne med de gældende regler har imidlertid vist, at der er et udstrakt behov for at give de bevillingsudstedende myndigheder et smidigere og hurtigere virkende sanktionsmiddel over for indehavere af hyrevognsbevillinger eller bestillingskontorer.

En tilbagekaldelse af en bevilling eller godkendelse i henhold til § 8, stk. 1, kan påklages til ministeren for offentlige arbejder, hvis afgørelse vil kunne prøves ved domstolene efter den almindelige regel om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63.

Til § 10.

I overensstemmelse med den gældende lov foreslås administrationen af hyrekørselslovgivningen inden for det storkøbenhavnske område, dvs. Københavns og Frederiksberg kommuner samt kommunerne i Københavns amt, henlagt til et fælles hyrevognsnævn, hvis medlemmer vælges af de i området værende kommunalbestyrelser blandt disse medlemmer.

Til § 13.

Bestemmelsen, der er overført fra den gældende lovgivning, er en overgangsregel. Efter gældende lovgivning havde selskaber, der lovligt drev hyrekørselsvirksomhed den 14. december 1972, krav på et antal bevillinger, svarende til antallet af de registrerede hyrevogne, selskabet var ejer af på det pågældende tidspunkt. Disse bevillinger bortfalder den 1. januar 1979. Ansøgninger fra selskabets medejere eller ansatte om tildeling af selskabets bevillinger skal indsendes inden den 1. oktober 1978.

»Selskab« anvendes i § 13 som modstykke til udtrykket enkeltpersoner i § 3, stk. 2. Det omfatter således enhver form for fællesskab mellem 2 eller flere personer.