

Lovforslag nr. L 230. Fremsat den 27. marts 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om hyrekørsel m.v.

Lovens område, kompetenceforhold m.v.

§ 1. Den, der udfører erhvervmæssig personbefordring (hyrekørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, jf. lov om buskørsel.

Stk. 2. Erhvervmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

§ 2. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, meddeles af kommunalbestyrelsen, jf. § 13.

Stk. 2. Der kan meddeles tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling). Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale. Ansøgeren skal dokumentere, at der er tale om den omhandlede kørsel.

Stk. 3. Der kan endvidere meddeles tilladelse til sygetransport. Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til dette formål i henhold til en nærmere fastsat afgrænsning, jf. § 10, stk. 1, nr. 3.

Betingelser for meddelelse af tilladelser m.v.

§ 3. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,

- 3) er myndige og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 4) hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
- 5) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige,
- 6) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 7) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 8) i faglig henseende er kvalificeret til at udøve virksomheden og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om indfødsret og bopæl bortfalder i det omfang, dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Stk. 3. Nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 1, nr. 7, skal på begæring af ansøgeren eller kommunalbestyrelsen, jf. § 13, indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

§ 4. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led.

Stk. 2. Selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden. Denne skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-5, 7 og 8.

Stk. 3. Der kan i de under stk. 1 og 2 nævnte betingelser meddeles tilladelse til andre her i landet hjemmehørende selskaber med begrænset ansvar, kommanditselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 4. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafikministeren.

Tilladelsens indhold m.v.

§ 5. Tilladelser i henhold til denne lov kan gives for et tidsrum af højst 10 år ad gangen. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.

Stk. 2. Tilladelsen skal medbringes i køretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Stk. 3. Tilladelsen skal udnyttes af den, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvist overgå til andre. Trafikministeren kan under særlige omstændigheder gøre undtagelse herfra.

Stk. 4. Tilladelsen eller godkendelsen meddeles i øvrigt på nærmere af kommunalbestyrelsen, jf. § 13, fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse, jf. § 11.

Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse samt bortfald af tilladelser m.v.

§ 6. Den myndighed, der har meddelt tilladelsen, kan tilbagekalde denne eller nægte fornyelse heraf, hvis indehaveren eller den, der har bestemmende indflydelse i virksomheden, eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 11, bestemmelserne i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 5-8, for meddelelse af tilladelse ikke længere er til stede.

Stk. 3. Godkendelse af ansvarlig leder efter § 4, stk. 2, samt godkendelse af taxameterkontrollant, jf. § 10, stk. 1, nr. 10, og bestillings-

kontor, jf. § 10, stk. 1, nr. 11, kan ligeledes tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1-2.

Stk. 4. Godkendelse af førere, af de af loven omfattede motorkøretøjer, jf. § 10, stk. 1, nr. 7, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1, samt såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 5 og 7-8, ikke længere er til stede.

Stk. 5. Tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse efter stk. 1 til 4 sker på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

§ 7. En afgørelse efter § 6 kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for den i § 2, stk. 1, nævnte myndighed, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Anmodning om sagsanlæg, jf. stk. 1, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 3. En afgørelse efter § 6 kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af kommunalbestyrelsen, jf. § 13. En ansøgning herom kan dog kun indgives med 1 års mellemrum. Hvis ansøgningen afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter afgørelsen og mindst 2 år efter, at ophævelsen senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. En afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse truffet efter § 6, stk. 2-4, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, forlanges indbragt for domstolene som anført i § 3, stk. 3.

§ 8. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren heraf afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, eller § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen, kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der har anmeldt betalingsstandsning, et konkursbo el-

ler en væрге for en person, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5, under værgemål med fratagelse af den retlige handleevne, jf. værgemålslovens § 6, eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion efter betalingsstandsning, afhændelse, afvikling og lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil 6 måneder fra dødsfaldet, betalingsstandsningens anmeldelse, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

§ 9. En tilladelse eller godkendelse, der er tilbagekaldt, nægtet fornyet, frakendt eller bortfaldet, jf. §§ 6-8, skal tillige med andre kendetegn, der er udleveret til brug for virksomhedens udøvelse, straks afleveres til kommunalbestyrelsen, jf. § 13.

Bemyndigelsesbestemmelser m.v.

§ 10. Trafikministeren kan fastsætte regler om

- 1) anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om erhvervsmæssig personbefordring omfattet af denne lov,
- 2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring,
- 3) afgrænsning mellem hyrekørsel og sygetransport,
- 4) kommunalbestyrelsens, jf. § 13, ret til begrænsning af antallet af bevillinger til hyrekørsel,
- 5) ansøgningers indhold og dokumentation samt fremgangsmåden ved meddelelse af tilladelser eller godkendelser, herunder om høring af myndigheder og organisationer,
- 6) de økonomiske og faglige krav en ansøger skal opfylde,
- 7) de faglige, vandelsmæssige, aldersmæssige krav m.v. en godkendt fører af et af loven omfattet motorkøretøj skal opfylde, herunder om tidsbegrænsning af godkendelsen,
- 8) betaling for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelser og godkendelser,
- 9) køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxa-

meter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontrol dokumenter og maksimaltakster for hyrekørsel,

- 10) taxameterkontrollantvirksomhed, herunder vedrørende godkendelse af taxameterkontrollanter,
- 11) godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder tidsbegrænsning af godkendelsen, tilslutningspligt, disciplinærbøder, voldgift og eksklusion, samt
- 12) andre forhold vedrørende hyrekørsels- og sygetransportvirksomhed, herunder kontrolforanstaltninger for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

Stk. 2. Der er udpantningsret for skyldig betaling efter stk. 1, nr. 8.

§ 11. Kommunalbestyrelsen, jf. § 13, kan i tilladelsen (bevillingen) fastsætte vilkår om

- 1) udnyttelse af denne i et nærmere bestemt omfang,
- 2) udnyttelse af denne inden for nærmere fastsatte tidsperioder af året,
- 3) fortrinsvis betjening af nærmere bestemte geografiske områder,
- 4) benyttelse af motorkøretøjer over en vis størrelse (storbogvogne) eller med særlig indretning (handicapindrettede vogne m.v.) og
- 5) afgivelse af indberetninger til statistisk brug eller som led i kontrolforanstaltninger.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen, jf. § 13, kan i et kørselsreglement fastsætte yderligere bestemmelser vedrørende hyrevognes indretning, udstyr og benyttelse.

§ 12. Centralregisteret for Motorkøretøjer skal efter anmodning give kommunalbestyrelsen, jf. § 13, enhver oplysning om motorkøretøjers registreringsforhold.

Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn

§ 13. Beføjelser, som efter §§ 2, 5, 6 og 11, er tillagt kommunalbestyrelsen, udøves i Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne i Københavns Amt af Storkøbenhavns Hyrevognsnævn. 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.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte en anden geografisk afgrænsning af hyrevognsnæv-

nets kompetenceområde og en anden sammensætning af nævnet.

Straffebestemmelser m.v.

§ 14. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4 stk. 2, 1. pkt., § 5, stk. 2, 3, 1. pkt., 5 og § 9,

2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, 3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i forordninger om hyrekørsel fastsat af De Europæiske Fællesskaber.

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

Stk. 3. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, der er omfattet af

§ 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 15. Loven træder i kraft den 1. juli 1997. Samtidig ophæves lov nr. 296 af 8. juni 1978 om hyrekørsel med senere ændringer, jf. lov-bekendtgørelse nr. 823 af 29. september 1992.

Stk. 2. Bevillinger til hyrekørsel samt godkendelser, der er meddelt før lovens ikrafttræden, forbliver i kraft. Indehavere heraf skal dog senest den 1. januar 2005 opfylde de i loven og i medfør heraf fastsatte adgangskrav.

Stk. 3. Ansøgninger om bevilling til hyrekørsel samt godkendelser indgivet før lovens ikrafttræden behandles efter den hidtidige lovgivning. I tilfælde, hvor tilladelse eller godkendelse meddeles, skal indehavere heraf dog senest den 1. januar 2005 opfylde de i loven og i medfør heraf fastsatte adgangskrav.

§ 16. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Som følge af den udvikling, der er sket inden for den erhvervsmæssige personbefordring siden vedtagelsen af den nugældende lov om hyrekørsel, herunder særligt inden for buskørselsområdet, er det hensigten med dette lovforslag primært at indrette lovgivningen om hyrekørsel efter de samme principper, som i dag finder anvendelse i buslovgivningen. En sådan tilpasning vil samtidig tage højde for eventuel kommende EU-regulering af taxaerhvervet.

Dette indebærer først og fremmest, at der opstilles betingelser for meddelelse af bevilling til hyrekørsel, der i princippet svarer til buslovgivningens krav. Endvidere muliggør lovforslaget, at der kan drives hyrekørselsvirksomhed i selskabsform i lighed med, hvad der gælder på busområdet. Endelig påtænkes der, som på busområdet, indført tidsbegrænsning på gyldigheden af en bevilling til hyrekørsel, ligesom det tilsigtes, at regler om tilbagekaldelse og bortfald af bevilling m.v. – med enkelte justeringer – svarer til buslovgivningens regler.

Det er desuden hensigten med lovforslaget, at erhvervsmæssig personbefordring i form af sygetransport, der hidtil har været undtaget fra krav om tilladelse, sidestilles med hyrekørsel i tilladelsesmæssig henseende og med hensyn til adgang til erhvervet.

Under hensyntagen til hyrekørselserhvervets særlige forhold er det fundet hensigtsmæssigt at opretholde et decentralt bevillingssystem. Det er i forbindelse med lovforslagets vedtagelse tillige hensigten at bibeholde antalsbegrænsningen for bevillinger til hyrekørsel samt pligten for en bevillingshaver til at være tilsluttet et bestillingskontor.

2. Gældende lovgivning

De gældende regler vedrørende erhvervsmæssig personbefordring i motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, er indeholdt i lov nr. 296 af 8. juni 1978 om hyrekørsel som ændret ved lov nr. 408 af 6. juni 1991, jf. lovbekendtgørelse nr. 823 af 29. september 1992 (*hyrekørselsloven*), samt den i medfør heraf udstedte bekendt-

gørelse nr. 401 af 14. september 1979 (med senere ændringer) om hyrekørsel (*hyrekørselsbekendtgørelsen*), bekendtgørelse nr. 140 af 24. marts 1981 om kontrolapparater, taxametre og trafikbøger i hyrevogne (*taxameterbekendtgørelsen*), bekendtgørelse nr. 87 af 10. marts 1980 (med senere ændring) om særlige krav til hyrevogne (*udstørsbekendtgørelsen*) og bekendtgørelse nr. 511 af 4. oktober 1984 om gebyrer for udstedelse af bevilling m.v. i henhold til hyrekørselsloven (*gebyrbekendtgørelsen*).

Hyrekørselslovgivningen (loven og tilhørende bekendtgørelser) bygger på et bevillingssystem, således at erhvervsmæssig personbefordring med køretøjer indrettet til befordring af højst 9 (og mindst 5) personer, føreren medregnet, kræver bevilling i henhold til loven. En bevillingshaver, der har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan, efter trafikministerens godkendelse, anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 15 personer, føreren medregnet, til hyrekørsel.

Såfremt et køretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, udelukkende benyttes til almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, i lov om buskørsel, eller til sygetransport, er kørslen undtaget fra bevillingskravet.

Kommunalbestyrelsen og Storkøbenhavns Hyrevognsnævn (for så vidt angår Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne i Københavns Amt) fastsætter antallet af bevillinger inden for deres respektive områder 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. En bevilling kan ikke udstedes til et selskab eller anden juridisk person, men kun til en fysisk person. En person kan godt gives flere bevillinger. Endvidere er der mulighed for at give en bevilling til to personer i fællesskab (partsbevilling).

Der er ikke i den gældende lovgivning fastsat særlige krav vedrørende adgang til hyrekørselserhvervet. En ledig hyrekørselsbevilling gives således efter kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) skøn til den, der er »bedst kvalificeret«. Ved udøvelsen af dette skøn skal kommunalbestyrelsen bl.a. lægge

vægt på den erfaring, den enkelte ansøger har erhvervet gennem tidligere beskæftigelse inden for erhvervsmæssig 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 bestemmelser 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, bestillingskontorens 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 nugældende 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 af 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, om den pågældende kan bemandes i en hyrevogn eller om han mere hensigtsmæssigt bemandes 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 hyrekørselslovgivningen

Spørgsmålet om ændring af hyrekørselslovgivningen har jævnligt været overvejet i perioden siden lovens ikrafttrædelse, bl.a. på baggrund af ønsker herom fremsat af hyrekørselsorganisationerne m.fl. Nogle ønsker har været af mere teknisk karakter, medens andre har vedrørt grundlæggende spørgsmål inden for hyrekørselsvirksomhed såsom tilslutningspligt, adgangskrav 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 (ARF), Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrencerådet, Dansk Taxi Forbund (DTF), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (CAT), Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning (STA), Sammenslutningen Københavns Taxa, Bestillingskontorenes 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 organisationers 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 hyrekørselserhvervet bør strammes væsentligt op, og at det i denne forbindelse vil være formålstjenligt at bruge de i buslovgivningen fastsatte krav (økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer, vandel) som model på hyrekørselsområdet. Der har ligeledes været generel tilslutning til, at der bør fastsættes krav til hyrevognschaufførers faglige kvalifikationer og vandel. Udvalget har endvidere generelt fundet det rimeligt, at der fastsættes tilsvarende

krav vedrørende adgang til sygetransporterhvervet som de foreslåede krav til hyrekørselserhvervet. Endelig har der været generel tilslutning i udvalget til at ophæve begrebet »speciel hyrekørsel« med undtagelse af limousinekørsel samt foretage en modernisering af hyrekørselslovgivningens bestemmelser om taxametre, kontrolapparater, printere, kørebøger m.v.

De organisationer og myndigheder, der har været repræsenteret i udvalget, har i foråret 1995 tillige haft mulighed for at afgive en skriftlig udtalelse i sagen med henblik på præcisering/justering af de i udvalget tilkendegivne synspunkter. Udvalgsrapporten har endvidere været forelagt andre berørte organisationer m.fl. Resultatet af denne høring har i store træk bekræftet de ovenfor nævnte »varierede« holdninger til de enkelte elementer i hyrekørselslovgivningen.

4. Trafikministeriets overvejelser vedrørende en revideret hyrekørselsordning

4.1. EU-lovgivningen

Indledningsvis bemærkes, at der ikke er fastsat EU-forskrifter vedrørende hyrekørsel, bortset fra et direktiv fra 1976 om mekaniske taxametre m.v., som alene er en handels- og markedsføringsforskrift.

Europa-Kommissionen har for et par år siden indsamlet oplysninger fra medlemslandene vedrørende regler for hyrekørselsvirksomhed i disse lande. Kommissionen har endvidere afholdt møder med repræsentanter for medlemslandene, og der synes at være en almindelig holdning i medlemslandene til, at der bør ske en stramning af reglerne i medlemsstaternes lovgivning om adgang til hyrekørselserhvervet. Det er på nuværende tidspunkt imidlertid ikke muligt at udtale sig om, hvorvidt og i givet fald i hvilken form og hvornår, Kommissionen måtte fremlægge et forslag vedrørende hyrekørselsvirksomhed.

Uanset at der således ikke er fastsat fællesskabsforskrifter vedrørende hyrekørselsvirksomhed, forekommer det nærliggende at overveje, om de krav, der er fastsat på buskørselsområdet (befordring i motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet) i EU's direktiv 74/562/EØF, som ændret ved direktiv 89/438/EØF, om adgang til erhvervet med personbefordring ad landevej i indenlandsk og international transport, tilsvarende bør danne grundlag for fastsættelse af adgangskrav for så vidt angår erhvervsmæssig personbefordring i motorkøretøjer, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

I det nævnte direktiv er anført vigtigheden af at foreskrive indførelse af fælles regler for adgang til

erhvervet med henblik på at sikre en forbedring af vognmandens kvalifikationer. Det fremgår ligeledes, at denne forbedring kan bidrage til en sanering af markedet, en kvalitativ forbedring af den ydede tjeneste til gavn for de rejsende, vognmændene og økonomien som helhed samt en forbedring af færdsels-sikkerheden. På denne baggrund er der i direktivet fastsat regler vedrørende vognmandens hæderlighed, økonomiske evne og faglige dygtighed.

4.2. Adgangen til erhvervet

I lov om buskørsel er der opstillet følgende krav til en person, der skal have tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring med bus:

- dansk indfødsret,
- bopæl her i landet,
- ikke umyndiggjort eller under lavværgemål,
- hverken anmeldt betalingsstandsning eller under konkurs,
- ikke betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i en størrelsesorden 50.000 kr. og derover,
- økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- ikke dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- i faglig henseende kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og samtidig egnet til at kunne udøve denne virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

I henhold til busloven kan tilladelse meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, der har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende forestår virksomhedens buskørsel.

I busbekendtgørelsen er det nærmere fastsat, for så vidt angår kravet til *økonomisk grundlag*, at ansøgeren ved ansøgning om indtil to tilladelser skal dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier på i alt mindst 100.000 kr. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse. Der kan i stedet stilles sikkerhed for tilsvarende beløb af et pengeinstitut eller forsikringssselskab.

For så vidt angår *faglige kvalifikationer* er det i busbekendtgørelsen fastsat, at ansøgeren inden for de seneste 10 år skal have gennemgået et af Trafikministeriet godkendt kursus og ved skriftlig prøve have dokumenteret færdigheder i en række nærmere beskrevne emner (retlige forhold, virksomhedsledelse, bestemmelser vedrørende personbefordring, tekniske forhold, færdselssikkerhed m.v.), samt have

F. t. l. vedr. hyrekørsel m.v.

været beskæftiget i mindst 3 i en virksomhed, der udfører personbefordring, år (eller have tilladelse til godskørsel for fremmed regning).

Det foreslås i overensstemmelse med ovenstående, at trafikministeren bemyndiges til i bekendtgørelsesform at fastsætte lignende regler vedrørende adgang til hyrekørsels erhvervet.

4.3. Hyrekørselsvirksomhed i selskabsform

Under hensyntagen til den stedfundne udvikling inden for andre erhverv synes der ikke at være grundlag for at opretholde en bestemmelse om, at hyrekørselsvirksomhed alene kan drives som personlig virksomhed. Det foreslås derfor samtidig, at hyrekørselsvirksomhed kan drives i selskabsform i overensstemmelse med de principper, der er fastsat på buskørselsområdet.

4.4. Førere

Det er ligeledes ministeriets opfattelse, at der er behov for opstramning af kravene til hyrevognsførere og førere i øvrigt af de af loven omfattede motor-køretøjer i erhvervsmæssig personbefordring. Det foreslås således, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler vedrørende disse føreres faglige kvalifikationer og vandel.

4.5. Sygetransport, speciel hyrekørsel, partsbevillinger

Med hensyn til *sygetransport*, som for øjeblikket ikke er reguleret, er det ministeriets opfattelse, at der for denne type af erhvervsmæssig personbefordring gør sig de samme hensyn gældende som for de ovenfor angivne vedrørende adgang til hyrekørsels erhvervet. Det foreslås derfor, at trafikministeren bemyndiges til at indføre en tilladelsesordning for sygetransport og fastsætte tilsvarende adgangskrav som for hyrekørselsvirksomhed.

Det er ministeriets opfattelse, at den eksisterende bestemmelse om udstedelse af *bevillinger til »specielle formål«*, som er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale (limousinekørsel, institutionskørsel, skolekørsel m.v.), bør ophæves, idet bestemmelsen har givet anledning til utallige afgrænsningsproblemer i forhold til den almindelige hyrekørsel, og idet den omhandlede kørsel lige så formålstjenligt kan udføres som almindelig hyrekørsel. Kun for så vidt angår bevilling til *limousinekørsel* bibeholdes bestemmelsen, da denne form for hyrekørsel opfylder et særligt behov, der kun vanskeligt kan opfyldes af almindelige hyrevogne.

De eksisterende regler om *partsbevillinger* er ikke

medtaget i lovforslaget, da disse ikke længere anses for hensigtsmæssige.

4.6. Klageadgang

De eksisterende regler vedrørende klage over afgørelser truffet af den bevillingsudstedende myndighed, f.eks. vedrørende bevillingstilbagekaldelse, indebærer, at en afgørelse i visse tilfælde kan indbringes for ministeren og i andre tilfælde kan forlanges indbragt for domstolene – med eller uden opsættende virkning.

Det foreslås at simplificere dette klagesystem på en sådan måde, at afgørelser om tilbagekaldelse af bevillinger m.v. altid kan forlanges indbragt for domstolene, og således at anmodning herom har opsættende virkning.

4.7. Bemyndigelser, antalsbegrænsning og tilslutningspligt

Den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse i lovens § 6 har i flere tilfælde været udsat for kritik under henvisning til, at denne ikke har tilstrækkelig klar hjemmel i forhold til visse bestemmelser i de i medfør af loven udstedte bekendtgørelser. Lovforslaget indeholder på denne baggrund en langt mere specificeret bemyndigelsesbestemmelse til ministeren. Bestemmelsen er i princippet opbygget på samme måde som den tilsvarende bemyndigelsesbestemmelse på buskørselsområdet.

Idet der i øvrigt herom henvises til lovforslagets specielle bemærkninger, skal to af bemyndigelsespunkterne nævnes her.

Det ene punkt er forslaget om, at trafikministeren skal kunne udstede regler om kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) fastsættelse af *antallet af bevillinger*. Efter den gældende lov fastsætter kommunalbestyrelsen (hyrevognsnævnet) antallet af bevillinger inden for sit område ud fra hensynet til 1) antallet af allerede udstedte bevillinger og udnyttelsen af disse samt hensynet til 2) en rimelig betjening af publikum inden for hele bevillingsområdet. Trafikministeren vil således kunne fastsætte tilsvarende regler, der indebærer en antalsbegrænsning af bevillingsantallet. Trafikministeren vil imidlertid – såfremt der skulle blive fastsat krav herom fra EU's side, eller såfremt forholdene i øvrigt måtte tale herfor – kunne ophæve antalsbegrænsningen. Forinden beslutning herom måtte blive truffet, vil berørte organisationer og myndigheder blive anmodet om en udtalelse i sagen.

Det andet punkt er forslaget om, at trafikministeren fastsætter regler om godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder om pligt for en bevil-

lingshaver til at være *tilsluttet et bestillingskontor*. Efter den gældende lovgivning er der pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor, såfremt antallet af bevillingshavere i kommunen er 10 eller derover. Trafikministeren vil således kunne fastsætte regler om opretholdelsen af tilslutningspligten, idet han samtidig vil kunne fastsætte, at tilslutningspligten f.eks. først indtræder, når antallet af bevillinger er 20 eller derover, hvilket er fundet hensigtsmæssigt af »provinstaxivognmændene« (CAT). Trafikministeren vil – såfremt der måtte blive fremsat krav herom fra EU's side, eller såfremt forholdene i øvrigt måtte tale herfor – kunne ophæve tilslutningspligten. Forinden beslutning herom måtte blive truffet, vil berørte organisationer og myndigheder blive anmodet om en udtalelse.

4.8. Kurser, betaling

Forslaget indebærer som nævnt, at de tilladelsesudstedende myndigheder skal foretage en mere dybtgående – og derved i visse tilfælde mere ressourcerekrævende – undersøgelse af ansøgerens forhold. De foreslåede muligheder for *opkrævning af betaling* for behandling af ansøgning, udstedelse af bevillinger m.v. skulle dog samtidig give tilsvarende indtægter til henholdsvis kommunerne og Storkøbenhavns Hyrevognsnævn.

De *kurser*, som ansøgere forudsættes at gennemgå, vil kunne afholdes af kommunerne (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) eller andre efter godkendelse af de tilladelsesudstedende myndigheder mod opkrævning af betaling for de med kurset forbundne udgifter.

4.9. Opfølgning

Generelt bemærkes om lovforslaget, at dette er opbygget på samme måde som busloven, der er udformet i overensstemmelse med EU's retsfor skrifter. Forslaget til ændret hyrekørselslov er således forbedret til eventuelle kommende EU-retsfor skrifter på dette område.

Trafikministeriet vil – bl.a. i lyset af eventuelt kommende EU-retsfor skrifter – senest den 1. juli 1999 foretage en gennemgang af administrationen af hyrekørselslovgivningen med henblik på vurdering af behovet for ændringer eller justeringer af lovgivningen.

5. Bekendtgørelser om hyrekørsel m.v.

Ministeriet vil med henblik på lovens gennemførelse udarbejde reviderede bekendtgørelser vedrørende den af loven omhandlede personbefordring (hyrekørsel, sygetransport). Disse bekendtgørelser

vil, forinden de udstedes, blive forelagt berørte myndigheder og organisationer til udtalelse.

6. Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget har den direkte erhvervsøkonomiske konsekvens, at sygetransport gøres tilladelsespligtig. Lovforslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at lovforslagets vedtagelse vil medføre en højnelse af standarden inden for hyrekørselserhvervet, efterhånden som nye bevillinger udstedes efter prøvelse af ansøgernes økonomiske baggrund, faglige kvalifikationer og vandel. Også med hensyn til førere af de af loven omfattede motorkøretøjer vil forslaget om krav til faglige kvalifikationer og vandel generelt medføre, at der vil kunne tilbydes de, der befordres, en bedre ydelse.

De foreslåede krav vedrørende adgang til erhvervet medfører, at ansøgere skal deltage i kursusvirksomhed samt dokumentere opfyldelse af krav vedrørende økonomisk baggrund og vandel over for de tilladelsesudstedende myndigheder.

7. Forslagets administrative konsekvenser

Lovforslaget vil i mindre omfang medføre merudgifter for kommunerne (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) i forbindelse med en mere dybtgående behandling af ansøgninger om tilladelse og godkendelser. Kommunerne (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) vil endvidere kunne blive påført øgede udgifter (bl.a. advokatombudsninger) i forbindelse med den forudsatte domstolsprøvelse af tilbagekaldelser m.v. Der vil dog samtidig kunne ske en udgiftsdækning gennem opkrævning af betaling for behandling af ansøgninger og udstedelse af tilladelser m.v., jf. pkt. 4.8.

8. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Som nævnt under pkt. 4.1. er der ikke fastsat fællesskabsfor skrifter for hyrekørselsvirksomhed. I relation til Traktatens bestemmelser bemærkes, at den påtænkte videreførelse af antalsbegrænsningen af bevillinger til hyrekørsel og pligten til at være tilsluttet et bestillingskontor, som hidtil, er udtryk for en generel erhvervsretlig regulering. Denne regulering vil blive administreret uden hensyntagen til EU-borgeres nationalitet. Lovforslaget har således ikke EU-retlige aspekter, bortset fra at det i sin opbygning og indhold er forberedt på eventuelt kommende EU-retsfor skrifter på dette område:

10. Høring

Forslaget er forud for fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder, organisationer m.fl., der berøres af forslaget.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Ved den foreslåede bestemmelse bibeholdes bevillingssystemet som grundlag for udførelse af hyrekørsel. Dette betyder, som hidtil, at den, der ønsker at udføre hyrekørsel, skal ansøge om og erhverve bevilling hertil, forinden vedkommende får ret til at udføre denne form for erhvervsmæssig personbefordring. Der vil, som hidtil, blive krævet en bevilling pr. motorkøretøj, der benyttes til hyrekørsel.

Den gældende lov indeholder to undtagelser fra bevillingskravet. Bevilling er således ikke påkrævet, såfremt det pågældende motorkøretøj (indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet) udelukkende benyttes til sygetransport eller almindelig rutekørsel i henhold til § 2, stk. 2, i lov om buskørsel.

Ifølge lovforslaget er det alene sidstnævnte undtagelse, der fortsat er gældende. Sygetransport gøres således tilladelsespligtig på samme måde som hyrekørselsvirksomhed. Dette betyder, at der vil blive fastsat krav (økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel m.v.) vedrørende adgang til dette erhverv. Disse krav vil indholdsmæssigt svare til de samtidig foreslåede adgangskrav til hyrekørselserhvervet. Opfylder en ansøger disse krav, kan den kompetente myndighed (Kommunalbestyrelsen/Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) udstede tilladelse til sygetransport. Der udstedes en tilladelse pr. køretøj. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen i *stk. 2* er ny og omhandler den såkaldte cabotagekørsel, som kendes fra bus- og gods-kørselsområdet. På disse to områder er der i EU fastsat bestemmelser i medfør af Traktatens art. 75, stk. 1, litra b, ifølge hvilken Rådet fastsætter »de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende«. Der er ganske vist ikke fastsat EU-retsfor skrifter vedrørende hyrekørselsvirksomhed, herunder cabotagekørsel, men Kommissionen har foretaget nogle indledende undersøgelser på dette område, bl. a. ved indhentning af oplysninger om lovgivningen og tilrettelæggelsen af hyrekørselsvirksomhed i de enkelte medlemslande. Med den nævnte bestemmelse er hy-

rekørselsloven således forberedt til eventuelt kommende EU-regler på dette område.

Den eksisterende bestemmelse i lovens § 1, stk. 2, hvorefter trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om afmærkning af motorkøretøjer, udstyr og krav til førerens uddannelse for så vidt angår sygetransport, er af overskuelighedsgrunde flyttet til den generelle bemyndigelsesbestemmelse i § 10 i lovforslaget.

Den eksisterende bestemmelse i lovens § 1, stk. 3, om, at en bevillingshaver, der har tilladelse til at udføre »turist- og bestillingskørsel« i henhold til § 10 i lov om buskørsel, efter trafikministerens godkendelse, kan benytte et motorkøretøj indrettet til befordring af indtil 15 personer, føreren medregnet, til hyrekørsel, er ikke medtaget i lovforslaget, idet en sådan særregel ikke findes hensigtsmæssig. Ansøgninger herom har i øvrigt kun i yderst begrænset antal været forelagt ministeriet.

Til § 2

Ved bestemmelsen fastsættes det, at den kompetente myndighed med hensyn til udstedelse af bevilling til hyrekørsel er kommunalbestyrelsen i den kommune, hvori ansøgeren har (eller agter at have) sit forretningssted (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn i det storkøbenhavnske område – omfattende kommunerne i Københavns Amt samt Københavns og Frederiksberg Kommuner). Dette svarer til den gældende ordning.

Den eksisterende bestemmelse i lovens § 2, stk. 2, om, at kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) fastsætter antallet af bevillinger i det pågældende område ud fra nærmere kriterier, er ikke medtaget i lovtæksten. Det er derimod fastsat i bemyndigelsesbestemmelsen i § 10, at trafikministeren kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) begrænsning af antallet af bevillinger til hyrekørsel. Der henvises til det anførte herom i de almindelige bemærkninger og bemærkningerne til § 10.

Bestemmelsen i *stk. 2* vedrører den særlige form for speciel hyrekørsel, der kategoriseres som limousinekørsel. Herved forstås kørsel i særligt indrettede – ofte store luksuøse – biler i form af repræsentationskørsel, »executivkørsel« og lignende. De eksisterende regler vedrørende bevilling til speciel hyrekørsel i øvrigt (skolekørsel, institutionskørsel m.v. på grundlag af særlig aftale herom) er derimod ikke medtaget i lovforslaget. Dette skyldes, at reglerne har givet anledning til utallige afgrænsningsproblemer i forhold til den almindelige hyrekørsel, og idet den omhandlede kørsel lige så formålstjenligt kan

udføres som almindelig hyrekørsel. Kun for så vidt angår limousinekørsel er der tale om opfyldelse af særlige behov, der kun vanskeligt kan foretages af almindelige hyrevogne.

Storkøbenhavns Hyrevognsnævn har oprettet et kontakttudvalg, hvori deltager repræsentanter for bestillingskontorer og organisationer i det storkøbenhavnske område. I flere af landets kommuner er der tilsvarende oprettet »hyrevognsnævn« med deltagelse af repræsentanter for erhvervet. Disse rådgivende udvalg/nævn findes nyttige, men det er dog fundet mest hensigtsmæssigt at lade de bevillingsudstedende myndigheder selv træffe afgørelse om, hvorvidt og på hvilken måde sådanne kontakttudvalg m.v. skal etableres. Der er derfor ikke medtaget bestemmelser herom i lovforslaget.

Bestemmelsen i *stk. 3* udvider kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) kompetence til at omfatte udstedelse af tilladelse til sygetransport, jf. de almindelige bemærkninger. Da sygetransport ikke er underkastet en geografisk eller antalsmæssig begrænsning, er det tilstrækkeligt, at der opnås tilladelse i den kommune (område), hvor hovedkontoret for sygetransportvirksomheden er beliggende.

Til § 3

Bestemmelsen er udformet efter samme principper som den tilsvarende bestemmelse i busloven og godskørselsloven.

Den foreslåede § 3, der svarer til § 12 i lov om buskørsel og § 3 i lov om godskørsel, fastsætter de krav, der skal være opfyldt, for at en bevilling kan meddeles i henhold til § 1.

Kravet i *stk. 1, nr. 1-4*, er ikke indeholdt i den nuværende hyrekørselslov, men svarer til de krav, der sædvanligvis stilles i anden lovgivning vedrørende virksomhed, hvortil der kræves godkendelse, tilladelse, bevilling eller lignende.

Bestemmelsen om umyndige og personer under værgemål er dog tilpasset terminologien i værgemålsloven, jf. lov nr. 388 af 14. juni 1995, der træder i kraft den 1. januar 1997. Således findes personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke at burde gives tilladelse til hyrekørsel eller sygetransport. Baggrunden herfor er, at da personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter de nye regler, ikke fuldt ud er i stand til at tage vare på deres egne anliggender, må det være udgangspunktet, at de pågældende heller ikke skal have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves autorisation. For så vidt angår samværgemål, er der lagt vægt på

den store lighed, der er mellem dette værgemål og det nuværende lavværgemål.

Kravet i *stk. 1, nr. 5*, om, at en tilladelsesindehaver ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, svarer til bestemmelsen, der gennemførtes ved lov nr. 408 af 6. juni 1991 om ændring af lov om hyrekørsel. Det fremgår af bemærkningerne til denne lov, at der ved betydelig gæld forstås skyldige beløb af en vis størrelse. Har en ansøger således forfalden gæld til det offentlige i en størrelsesorden af ca. 50.000 kr., vil dette i almindelighed være tilstrækkeligt til at nægte ansøgeren bevilling til hyrekørsel. Det er ikke afgørende, om gælden vedrører hyrekørselsvirksomheden i henhold til en tidligere eller en eksisterende bevilling. Anden gæld, der hidrører fra tidligere virksomhed eller ansættelsesforhold, vil kunne medføre nægtelse, såfremt gælden er af en sådan størrelse, at det må antages, at der fremtidig vil opstå restancer til det offentlige, hvis der gives bevilling til hyrekørselsvirksomhed. Ved vurderingen af, om der foreligger en væsentlig gældspost, må der tages hensyn til den almindelige pris- og lønudvikling. Dette regelsæt vil ifølge lovforslaget omfatte sygetransport, godkendelse af ansvarlig leder m.v.

Kravet i *stk. 1, nr. 6*, om, at ansøgeren skal have den fornødne økonomiske baggrund, svarer til bestemmelserne i lov om buskørsel og lov om godskørsel.

Kravet om økonomisk baggrund skal sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift. Kravet opfyldes ved, at ansøgeren enten råder over en nærmere fastsat egenkapital, eller ved at der stilles bankgaranti.

På buskørselsområdet skal ansøgeren ved ansøgning om indtil to tilladelser dokumentere at have egne kontante midler på 100.000 kr. eller få et forsikringsselskab eller et pengeinstitut til at stille tilsvarende sikkerhed. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse.

På godskørselsområdet vedtog Folketinget i december 1994 en lovændring, der medførte, at de tilsvarende krav ændredes til, at der efter den 1. januar 1995 kræves 150.000 kr. i egenkapital for de to første tilladelser og 30.000 kr. for hver ekstra tilladelse til godskørsel.

Kravet i *stk. 1, nr. 7*, om, at vedkommende ikke må være dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre hyrekørselsvirksomhed m.v., er indeholdt i § 7, stk. 1, nr. 1, i den gældende lov, og tilsvarende bestemmelser er indeholdt i anden lovgivning om tilladelsesordninger.

Henvisningen i bestemmelsen til straffelovens § 78, stk. 2, indebærer, at den skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser. Hvorvidt det pådømte straffbare forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udøve hyrekørselsvirksomhed m.v., afhænger således først og fremmest af, om det begåede forhold efter sin art kan bevirke en særlig fare for kriminalitet i forbindelse med udøvelsen af hyrekørselsvirksomhed m.v.

Ved farebedømmelsen er det afgørende, hvilken risiko der er for tilbagefald for netop denne person. Der må derfor tages hensyn til de omstændigheder, hvorunder forholdet blev begået, forbyrdens grovhed og udførelsesmåde, den pågældendes personlige forhold på gerningstidspunktet, om det er førstegangs-kriminalitet eller gentagelse, og – ikke mindst – hvor lang tid der er gået siden lovovertrædelsen.

Efter bestemmelsen i *stk. 1, nr. 8, 1. led*, skal en ansøger i faglig henseende være kvalificeret til at udøve den af loven omfattede virksomhed, hvorfor der kan fastsættes krav om, at vedkommende i et nærmere antal år skal have været beskæftiget i tilsvarende eller beslægtet virksomhed, og herigennem have opnået kendskab til erhvervet. Der vil blive fastsat krav om obligatorisk deltagelse i et godkendt kursus med et nærmere angivet indhold for at sikre, at ansøgeren har kendskab til de økonomiske og retlige vilkår, der gælder for hyrekørsel.

Det er endvidere efter bestemmelsen i *stk. 1, nr. 8, 2. led*, en betingelse for meddelelse af bevilling, at ansøgeren gør det antageligt, at han vil kunne udøve den af loven omfattede virksomhed på fornuftig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Bestemmelsen findes ikke i den nuværende lov, men svarer til reglerne på bus- og godskørselsområdet.

I bemærkningerne til det den 9. oktober 1991 fremsatte forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, jf. lov nr. 840 af 18. december 1991, er der vedrørende udøvelse af vognmandsvirksomhed på »forsvarlig måde« anført, at dette – udover tilfælde hvor der er begået et eller flere straffbare forhold – omfatter forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, herunder at ansøgeren i en anden virksomhed har tilsidesat hensynet til sine kunder. Endvidere kan, ifølge de nævnte forarbejder, omstændighederne ved en eventuel konkurs, betalingsstandsning m.v. medføre, at den pågældende ikke kan anses at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde.

For så vidt angår »god skik inden for branchen« er der i de samme forarbejder anført, at den pågældende skal kunne leve op til de inden for branchen gældende regler og kutyper for god og sædvanlig, faglig kompetent transportvirksomhed.

I henhold til de nævnte forarbejder til busloven vil tilfælde, hvor en person, der har været ansvarlig for driften af en tidligere virksomhed eller i væsentlig grad bestemmende for driften, og som har udvist en sådan grad af ringe faglige kvalifikationer og evne til at drive virksomheden økonomisk forsvarligt, at han af denne grund er blevet anset for ude af stand til at drive fremtidig vognmandsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, *også* kunne danne grundlag for en tilbagekaldelse af tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring eller godkendelsen som ansvarlig leder for et selskab.

Kravet til forsvarlig drift og efterlevelse af god skik inden for branchen er således ikke i buslovgivningen begrænset til uredelighed eller »dadelværdige« forhold, men omfatter tilfælde, hvor den pågældende i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Med indførelsen af en identisk bestemmelse i hyrekørselsloven tilsigtes der en lignende tilstand inden for hyrekørsels- og sygetransporterhvervet, således at der kan gennemføres en sanering af erhvervene, navnlig af hensyn til virksomhedernes kreditorer – herunder det offentlige.

Bestemmelsen i *stk. 2* medfører, at kravet om dansk indfødsret og bopæl bortfalder i det omfang, dette har hjemmel i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafikministeren. Traktatens bestemmelser om etablering gælder for vognmandsvirksomhed, og derfor gælder det foreslåede krav om indfødsret og bopæl ikke for personer, der er omfattet af den nævnte bestemmelse. Trafikministeren kan i øvrigt fastsætte, at kravet om dansk indfødsret m.v. ikke skal gælde for f.eks. nordiske statsborgere.

Det fremgår af *stk. 3*, at afgørelse om nægtelse af tilladelse efter *stk. 1, nr. 7*, indebærer, at afgørelsen på begæring af ansøgeren eller den tilladelsesudstedende myndighed skal indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Såfremt nægtelsen godkendes af domstolene, kan spørgsmålet på ny indbringes for retten, dog tidligst efter 2 års forløb. Efter retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 4, behandles sagen for domstolene i strafferetsplejens former.

Til § 4

I henhold til den gældende hyrekørselslov kan hyrekørselsvirksomhed alene udføres som personlig virksomhed. Under hensyntagen til den stedfundne udvikling inden for andre erhverv siden hyrekørselslovens ikrafttræden findes det formålstjenligt at åb-

ne mulighed for, at hyrekørselsvirksomhed – i lighed med retstilstanden inden for f.eks. erhvervsmæssig buskørsel – kan udføres i selskabsform. Adgangen til at udføre hyrekørsel i selskabsform vil således gøre det muligt at udøve hyrekørselserhvervet på en mere effektiv og hensigtsmæssig måde. Der vil herved tillige blive fjernet eventuel tvivl vedrørende EU's regler om etablering.

For så vidt angår sygetransport er der under den gældende lovgivning ingen lignende begrænsninger med hensyn til hvilke former, denne virksomhed kan udføres under.

Forlaget til § 4 svarer til § 13 i busloven.

Tilladelse til hyrekørsel (inklusive limousinekørsel) og sygetransport kan således efter lovforslaget udstedes til et selskab eller en anden juridisk person, såfremt betingelserne herfor i lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led, er opfyldt. Bestemmelsen i § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led, kan anvendes således, at der nægtes tilladelse til et selskab, hvor personkredsen bag dette helt eller delvist ikke selv vil kunne få udstedt en tilladelse f.eks. på grund af, at de pågældende tidligere ikke har drevet transportvirksomhed på forvarlig måde eller i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det er endvidere en betingelse for at opnå tilladelse, at der i selskabet m.v. er ansat en godkendt ansvarlig leder, som skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-5, 7 og 8.

Den ansvarlige leder skal faktisk og vedvarende forestå hyrekørselsvirksomheden m.v., og den tilladelsesudstedende myndighed kan derfor med henblik på sikring heraf, således at der ikke forekommer »stråmandsvirksomhed«, kræve ansættelseskontrakten forelagt til godkendelse, ligesom det kan fastsættes, at vedkommende er tegningsberettiget, og ikke må drive virksomhed ved siden af arbejdet som ansvarlig leder.

En ændring af en personlig drevet virksomhed til selskabsform kræver kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) godkendelse i overensstemmelse med de foreslåede bestemmelser. Idet der er tale om en overførelseslignende situation, er en godkendelse betinget af, at den pågældende har bestemmende indflydelse og samtidig er ansvarlig leder i det nyoprettede selskab. Såfremt disse betingelser ikke er opfyldt, foreligger der en egentlig bevillingsoverførelse, der kræver Trafikministeriets tilladelse.

Til § 5

I modsætning til den gældende lov, hvorefter hyrekørselsbevillinger udstedes uden tidsbegrænsning (og aldersbegrænsning i øvrigt), d.v.s. således at en

bevillingshaver i princippet kan udføre hyrekørsel hele livet på grundlag af samme bevilling, foreslås der indført en tidsbegrænsning af tilladelsesystemet. Dette system kendes fra buskørselsområdet, hvor tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel (EP-tilladelse) udstedes for et tidsrum af højst 8 år. På hyrekørselsområdet er det fundet hensigtsmæssigt at fastsætte gyldighedsperioden for en tilladelse til højst 10 år.

Såfremt der fastsættes en gyldighedsperiode på under 10 år, skal dette ske ud fra objektive og ikke-diskriminerende kriterier. Kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) kan således kun træffe beslutning om, at en tilladelse skal have en gyldighedsperiode på f.eks. 7 år, hvis denne gyldighedsperiode fastsættes for alle nye tilladelser.

Tidsbegrænsningen af tilladelserne har som konsekvens, at det forud for udløbet af gyldighedsperioden for den udstedte tilladelse – såfremt indehaveren ansøger om fornyelse heraf – skal dokumenteres, at lovgivningens adgangskrav fortsat er opfyldt. Såfremt den tilladelsesudstedende myndighed konstaterer, at betingelserne for adgangen til erhvervet ikke længere er til stede, træffer denne afgørelse om, at tilladelsen ikke kan fornys, jf. forslagens § 6. Da en ansøger efter lovforslaget vil kunne erhverve tilladelse, herunder bevilling til hyrekørsel, i flere kommuner (Storkøbenhavn), vil der blive fastsat bestemmelser om, at ansøgeren skal forpligtige sig til at meddele alle oplysninger vedrørende dennes bevillingsforhold m.v. Den, der afgiver urigtige oplysninger til brug for myndighedernes behandling af ansøgningen, kan ifalde bødestraf.

Der kan meddeles en ansøger flere tilladelser, forudsat at betingelserne herfor er til stede. Dette svarer til ordningen på buskørselsområdet, hvor der kræves én tilladelse for hvert køretøj, der benyttes til udførelse af den af loven omfattede kørsel. Det bemærkes i denne forbindelse, at jo flere køretøjer, der agtes benyttet til den tilladelsespligtige kørsel, jo skrappe krav til økonomisk baggrund (større egenkapital/garantibeløb) vil den pågældende skulle opfylde, jf. bemærkningerne til § 3.

Tilladelsen skal medbringes under kørslen. Herved har de kontrollerende myndigheder (politiet) mulighed for at konstatere, om de tilladelsesmæssige forhold er i orden.

Efter den gældende lov skal en tilladelse (bevilling) udnyttes af den, der har opnået denne. Forbudet mod, at tilladelsen helt eller delvist kan overgå til andre, omfatter salg, bortforpagtning, udleje, udlån, pantsætning, kreditorforfølgning, arv eller lignende.

Der er dog i den gældende hyrekørselslov fastsat en bestemmelse om, at trafikministeren under særlige omstændigheder kan gøre undtagelser fra over-

førselsforbuddet. Det er i forarbejderne (lovbemærkningerne) til hyrekørselsloven anført, at »f.eks. vil bevillingen kunne tillades overført til bevillingshaverens ægtefælle, såfremt denne igennem længere tid har deltaget i virksomheden, og bevillingshaveren dør, eller ægteskabet af anden årsag er ophørt.« Ud over det nævnte eksempel vil der også under særlige omstændigheder kunne tillades bevillingsoverførsel til en bevillingshavers livsarving.

Det foreslås, at den særlige undtagelsesregel fra overførselsforbuddet opretholdes. Der ligger i denne undtagelsesregel et beskyttelseshensyn over for personer, der driver hyrekørselsvirksomhed, eller nære familiemedlemmer, der gennem længere tid har haft tæt tilknytning til driften af den personlige virksomhed. Et sådant hensyn eksisterer ikke over for juridiske personer.

Da adgangen til bevillingsoverførsel alene har relevans i relation til en hyrekørselsordning, der bygger på et begrænset antal bevillinger i lighed med det eksisterende, vil der ikke være tilsvarende behov for en overførselsadgang for så vidt angår sygetransport, der ikke er omfattet af nogen antalsbegrænsning.

Kravet om at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, findes tilsvarende på bus- og gods-kørselsområdet. Sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridding.

Til §§ 6-7

Reglerne i den eksisterende lov bygger på et to-strengt system for så vidt angår tilbagekaldelsesgrundlaget og klageadgang i tilfælde af bevillingstilbagekaldelse m.v.

Kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) kan således tilbagekalde en bevilling eller en godkendelse i henhold til den nugældende lovs § 8, stk. 1, såfremt indehaveren har »gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagne overtrædelser af vilkårene for bevillingen i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.« En afgørelse efter § 8, stk. 1, kan af den afgørelsen vedrører forlanges indbragt for trafikministeren. (Indbringes afgørelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, får dette opsættende virkning).

Kommunalbestyrelsen (hyrevognsnævnet) kan endvidere i henhold til § 8, stk. 2, i den nugældende

lov foretage tilbagekaldelse, såfremt indehaveren af bevilling eller godkendelse »har gjort sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil drive virksomheden på forsvarlig måde«, samt i henhold til § 8, stk. 3, såfremt en bevillingshaver har betydelig forfalden gæld til det offentlige. Afgørelse efter § 8, stk. 2 og 3, kan af den afgørelsen vedrører forlanges indbragt for domstolene. (I førstnævnte tilfælde har dette opsættende virkning, medens det modsatte gælder i sidstnævnte tilfælde).

I lovforslaget er der indført en énstrengt og mere forenklet klageadgang. Samtidig er beslutningsgrundlaget for tilbagekaldelsen tydeliggjort, idet der mere specifikt henvises til de bestemmelser, indehaveren af en tilladelse m.v. til enhver tid skal opfylde. Der henvises i denne sammenhæng til bemærkningerne til § 8 i lovforslaget om bortfald af tilladelser m.v., såfremt de nærmere angivne grundlæggende betingelser ikke længere er opfyldt.

Med hensyn til adgangen til at tilbagekalde en tilladelse m.v. på grundlag af betydelig gæld til det offentlige er denne adgang indføjet ved en ændring af hyrekørselsloven i 1991 (lov nr. 408 af 6. juni 1991). Af forarbejderne (lovbemærkningerne) hertil fremgår det, at der ved betydelig gæld forstås beløb af en vis størrelse. Det fremgår dog samtidig, at der må kræves mere graverende forhold end ved nægtelse af en bevilling, (jf. bemærkningerne til § 3, stk. 1, nr. 5 i lovforslaget), før en bevilling – der måske har været udnyttet i en årrække uden problemer – kan tilbagekaldes under henvisning til, at bevillingshaveren er i restance til det offentlige.

Har tilladelsesindehaveren således en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen ca. 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen. I vurderingen heraf bør det indgå, om gælden er pludseligt opstået, eller om den gennem længere tid er vokset, og om der i denne forbindelse er truffet effektive foranstaltninger fra tilladelsesindehaverens side til nedbringelse af gælden inden for en rimelig tidsfrist. Ved afgørelsen om tilbagekaldelse skal der lægges vægt på, om gælden vedrører hyrekørselsvirksomheden m.v.

Det forudsættes, at den tilladelsesudstedende myndighed forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeler tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig restance kan få, således at tilladelsesindehaveren har mulighed for at indfri denne restance inden for en rimelig tidsfrist.

Adgangen til at tilbagekalde eller nægte fornyelse gælder efter forslagens § 6, stk. 3 og 4, også godkendelser meddelt i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. I lighed med den nugæl-

dende lovgivning kan sådanne godkendelser omfatte en kommunalbestyrelses godkendelse af et bestillingskontor samt udstedelse af førerkort til chauffører og Statens Bilinspektions godkendelse af taxameterkontrollanter. Som noget nyt vil godkendelser tillige omfatte godkendelse som ansvarlig leder for et selskab, jf. forslagens § 4, stk. 2.

Ifølge forslagens § 7, stk. 1-3, kan den, der har fået en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldt eller nægtet fornyet, forlange afgørelsen herom indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for vedkommende kommunalbestyrelse (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn), der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Tilsvarende gælder i de tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver m.v. er blevet nægtet fornyelse af sin tilladelse m.v.

Anmodning om sagsanlæg har opsættende virkning i alle tilfælde. En sådan regel er indføjet af retssikkerhedsmæssige grunde, særligt under hensyntagen til, at det ikke er en enkelt central myndighed, der træffer afgørelse om tilbagekaldelsen, men derimod lokale myndigheder, der erfaringsmæssigt har forskellige bedømmelsesgrundlag i sådanne tilbagekaldelsessager. Retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilbagekaldelsen eller godkendelsen gælder.

Det fremgår af § 7, stk. 4, at den særlige fremgangsmåde for sagens indbringelse for domstolene som anført i § 3, stk. 3, finder anvendelse, hvis tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse begrundes i, at indehaveren ikke længere opfylder betingelsen om straffemæssig vandel i § 3, stk. 1, nr. 7. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne herom under § 3.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens og godskørselslovens bestemmelser om bortfald af tilladelser og godkendelser samt midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden. Der findes ikke en tilsvarende bestemmelse i den gældende hyrekørselslov. Bestemmelsen skal sammenholdes med, at de i forslagens § 3, stk. 1, nr. 1-4, (og § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4), fastsatte krav er klart konstaterbare.

Ophører en tilladelsesindehaver, en godkendt ansvarlig leder, en godkendt taxameterkontrollant, et godkendt bestillingskontor eller en godkendt fører af de af forslaget omhandlede køretøjer med at opfylde ovennævnte betingelser, medfører dette således, at tilladelsen eller godkendelsen bortfalder. Krav om

dansk indfødsret og myndighed finder naturligvis kun anvendelse på personer.

Reglerne i *stk. 2* indebærer adgang til at kunne fortsætte virksomheden på grundlag af en midlertidig tilladelse, selv om den oprindelige tilladelse er bortfaldet. (Såfremt der i den omhandlede periode sker overtrædelse af lovgivningen m.v., vil adgangen til at fortsætte virksomheden kunne bringes til ophør efter bestemmelserne i §§ 6-7). I særlige tilfælde kan fristen til at udføre midlertidig virksomhed forlænges. Det bemærkes, at de tilsvarende bestemmelser i godskørselsloven ved en ændring af denne lov pr. 1. januar 1995 er blevet præciseret til også at omfatte den situation, at den midlertidige tilladelse efter anmeldelse af betalingsstandsning udnyttes med henblik på rekonstruktion af virksomheden. Denne præcisering af bestemmelsen er medtaget i lovforslaget.

Bestemmelsen om værgers mulighed for midlertidigt at videreføre virksomheden er tilpasset terminologien i værgemålsloven, jf. lov nr. 388 af 14. juni 1995, der træder i kraft den 1. januar 1997.

Da personer, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke fratages den retlige handleevne, vil der i disse tilfælde i princippet være mulighed for, at også den, der er under værgemål, disponerer med hensyn til virksomheden. En aftale i forbindelse hermed indgået af den pågældende vil dog eventuelt kunne anses for ikke bindende i medfør af reglen i værgemålslovens § 46. Bliver adgangen for den, der er under værgemål, til at disponere på egen hånd et problem i forhold til værgens midlertidige fortsættelse af virksomheden, vil der i øvrigt kunne være grundlag for en ændring af værgemålet, således at den pågældende fratages handleevnen og dermed muligheden for at disponere retligt over virksomheden.

Til § 9

Bestemmelsen svarer i princippet til § 15 i busloven. Hvis en indehaver ikke afleverer tilladelsen og andre kendetegn (ejerkort, bevillingsnummerplade m.v.), der er udleveret til brug for virksomhedens udøvelse, kan kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) i medfør af retsplejelovens regler om umiddelbare fagedforretninger begære sig indsat i besiddelse heraf.

Til § 10

Forslaget til § 10, 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 be-

stemmelserne i busloven og godskørselsloven, idet der dog er foretaget en oprensning af en række særlige områder inden for hyrekørselsvirksomhed m.v., hvor der kan fastsættes nærmere regler.

Bestemmelsen i nr. 1 er medtaget, således at lovforslaget er forberedt på eventuelt kommende EU retsfor skrifter vedrørende erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer omfattet af loven. Der henvises til de almindelige bemærkninger herom.

Efter nr. 2 kan ministeren fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig 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 erhvervsmæssig 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 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 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 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 erhvervsmæssig 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 erhvervsmæssig personbefordring. Der stilles altså på hyrekørselsområdet ikke samme krav til tilknytningsforholdet mellem køretøjet 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 leasers erhverv – ligestilles med køretøjets ejer.»

Der er i overensstemmelse hermed fastsat nærmere retningslinjer vedrørende afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige over for den erhvervsmæssige personbefordring (såvel hyrekørsel som buskørsel). I henhold til disse anses kørslen for ikke-erhvervsmæssig, såfremt

- 1) kørslen udføres vederlagsfrit,
- 2) af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjer, eller en ansat hos denne,
- 3) kørslen er led i anden virksomhed, idet der
- 4) udelukkende må befordres personer med en nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Ved en ændring den 1. juli 1992 af det nævnte regelsæt blev det tillige muligt (under iagttagelse af betingelserne i øvrigt) at udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring i lejede busser – dog kun inden for Danmarks grænser. (Egentlig privatkørsel (d.v.s. kørsel med den nærmeste familie) i lejede køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, kan som hidtil udføres i såvel Danmark som udlandet).

Det er ikke umiddelbart hensigten at ændre den eksisterende afgrænsning mellem den ikke-erhvervsmæssige personbefordring og den af lovforslaget omfattede personbefordring, men bestemmelsen giver ministeren mulighed for at foretage ændringer i afgrænsningen, såfremt dette findes hensigtsmæssigt.

For så vidt angår den foreslåede bestemmelses første led vedrørende adgangen til at fastsætte regler om undtagelse fra tilladelseskravet, henvises der til bemærkningerne til forslaget til lov om ændring af busloven (lov nr. 364 af 6. juni 1990), hvoraf fremgår, at ministeren kan fastsætte, at »visse særlige former for erhvervsmæssig personbefordring undtages fra kravet om tilladelse, idet afgørelsen vil bero på en

konkret vurdering, herunder om kørslen udføres i konkurrence med andre virksomheder.»

Ministeren bemyndiges i henhold til *nr. 3* til at fastsætte regler vedrørende afgrænsningen mellem hyrekørsel og sygetransport. Der sigtes ikke umiddelbart på en ændring af den gældende administrativt fastsatte afgrænsning, men det findes formålstjenligt, at afgrænsningen gøres klarere. Forinden et nyt regelsæt udstedes, vil dette blive forelagt Sundhedsministeriet, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, hyrekørselsorganisationerne og andre berørte til udtalelse. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

I henhold til *nr. 4* kan ministeren fastsætte regler om kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) fastsættelse af antallet af bevillinger. Efter den gældende lov fastsætter kommunalbestyrelsen (hyrevognsnævnet) antallet af bevillinger inden for sit område ud fra hensynet til 1) antallet af allerede udstedte bevillinger og udnyttelsen af disse samt hensynet til 2) en rimelig betjening af publikum inden for hele bevillingsområdet. Trafikministeren vil således kunne fastsætte tilsvarende regler, der indebærer en begrænsning af bevillingsantallet. Trafikministeren vil imidlertid – såfremt der skulle blive fastsat krav herom fra EU's side eller såfremt forholdene i øvrigt måtte tale herfor – kunne ophæve antalsbegrænsningen. Forinden beslutning herom måtte blive truffet, vil berørte organisationer og myndigheder blive anmodet om en udtalelse i sagen.

Efter bestemmelsen i *nr. 5* kan der fastsættes nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelse, godkendelse som ansvarlig leder, godkendelse som taxameterkontrollant m.v. samt om fremgangsmåden ved behandling af ansøgninger, herunder høringsforskrifter. Der kan endvidere fastsættes regler vedrørende dokumentation af oplysninger, herunder om vandelsmæssige forhold, til brug for behandlingen af ansøgningen.

Til brug for vurderingen af, hvorvidt en ansøgers vandel kan godkendes, skal der indhentes en straffeattest til offentligt brug, hvilket også skal ske ved ansøgning om fornyelse af tilladelse.

Efter *nr. 6* kan der fastsættes nærmere regler om kravene til økonomisk baggrund og faglige kvalifikationer.

Til brug for vurderingen af, hvorvidt en ansøger opfylder kravet om økonomisk baggrund, skal der udarbejdes et årsbudget og en finansieringsplan for det første driftsår for den virksomhed, ansøgeren påtænker at drive. På baggrund af disse oplysninger vurderes det, om den påtænkte virksomhed kan antages at blive rentabel. Der indhentes videre en skatteattest for det senest afsluttede indkomstår. Der vil

blive indført et krav om, at ansøgeren dokumenterer at råde over en nærmere fastsat positiv egenkapital eller tilvejebringer garanti fra et pengeinstitut eller forsikringssselskab for et tilsvarende beløb, hvilket også vil komme til at gælde bevillingshavere, der ansøger om yderligere tilladelser.

For at en ansøger kan anses for faglig kvalificeret til en bevilling, skal vedkommende i en vis periode have været beskæftiget i en hyrekørselsvirksomhed, transportvirksomhed eller anden dermed beslægtet virksomhed og herigennem – eventuelt kombineret med kursusuddannelse eller lignende – have opnået kendskab til driften af en hyrekørsels- eller vognmandsvirksomhed. Med henblik på at sikre størst muligt kendskab til de økonomiske og retlige vilkår, der gælder for hyrekørsel og sygetransport, indeholder lovforslaget adgang til at indføre et krav om obligatorisk deltagelse i kursus, og således at fritagelse herfor kun vil kunne meddeles i særlige tilfælde. Der vil blive fastsat særlige bestemmelser om handicappedes fortrinsret til erhvervet, i lighed med de gældende bestemmelser herom i hyrekørselsbekendtgørelsen, jf. Arbejdsministeriets regler herom.

Efter bestemmelsen i *nr. 7* kan der fastsættes regler for de faglige og vandelsmæssige krav, en godkendt fører af en hyrevogn skal opfylde. Hyrevognsførere vil ikke skulle opfylde så vidtgående betingelser som en bevillingshaver. Der vil dog blive stillet krav om tilfredsstillende gennemførelse af kursus. Der vil endvidere blive stillet krav om, at den pågældende ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre hyrekørsel, jf. den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 7. Den pågældende skal gøre det antageligt, at han vil kunne udføre hyrekørsel på fornuftig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led. Godkendelse af føreren sker ved udstedelse af et førerkort, hvis gyldighed kan tidsbegrænses.

Efter *nr. 8* kan der fastsættes regler for betaling for behandling af ansøgning om tilladelser eller godkendelser såvel som for selve meddelelsen af tilladelse eller godkendelsen. Dette svarer til ordningen på buskørsels- og godskørselsområdet, hvor Færdselsstyrelsen opkræver sådan betaling.

Efter *nr. 9* kan der fastsættes regler vedrørende hyrevognes indretning, udstyr og benyttelse, herunder om brug af taxameter, kontrolapparater, printer og mobiltelefon under udførelse af hyrekørsel. Der er ikke mindst et behov for at fastsætte skærpede krav vedrørende taxametre, således at risikoen for ulovlige indgreb og anden form for »snyd« herved undgås eller reduceres mest muligt. Endvidere kan der fastsættes bestemmelser om trafikbøger samt maksi-

mumstakster. Forslaget svarer til den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse, idet mobiltelefoner dog er særligt fremhævet og printere medtaget som noget nyt.

Efter nr. 10 kan der fastsættes krav til taxameterkontrollanters økonomiske, faglige og vandelsmæssige forhold. Der er ikke i den gældende hyrekørselslovgivning fastsat regler om taxameterkontrollanter, udover at de skal godkendes af Statens Bilinspektion. Praksis har imidlertid vist, at det vil være hensigtsmæssigt at fastsætte nærmere regler om taxameterkontrollanter og deres virksomhed. Fastsættelse af krav til taxameterkontrollanters økonomiske, faglige og vandelsmæssige kvalifikationer vil medvirke til en højnelse af standarden inden for dette område. Såfremt taxameterkontrollanterhvervet udføres i selskabsform, skal den ansvarlige leder opfylde krav til faglige kvalifikationer ogandel.

Efter nr. 11 kan der fastsættes bestemmelser om godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder vedrørende økonomiske og vandelsmæssige krav samt krav om faglige kvalifikationer ogandel for en ansvarlig leder af bestillingskontoret. Der kan endvidere fastsættes bestemmelser om pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor. Der er i henhold til den gældende bekendtgørelse om hyrekørsel pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor, såfremt antallet af bevillingshavere i en kommune er 10 eller derover. De eksisterende regler om tilslutningspligt har – ikke mindst gennem de seneste år – givet anledning til en række problemer med vognmænd, der har ønsket at køre uden for bestillingskontorer – og rent faktisk har gjort dette. Det findes dog fortsat mest formålstjenligt at opretholde tilslutningspligten, idet det samtidig overvejes, hvorvidt det eksisterende bevillingsantals »udløsning« af tilslutningspligten er hensigtsmæssig. En grænse på 20 bevillingshavere kunne således være en mere rationel grænse med hensyn til oprettelse af et bestillingskontor i en kommune.

Det har været et stærkt ønske fra bestillingskontorerens side, at disses sanktionsmuligheder forbedres over for de tilsluttede bevillingshavere, der ikke udøver deres hyrekørselsvirksomhed i overensstemmelse med bestillingskontorets vedtægt. Det skal således være muligt for bestillingskontorerne at fastsætte bestemmelser i vedtægten vedrørende lukning af radioforbindelsen, disciplinærbøder samt voldgift ved uoverensstemmelser mellem bevillingshaveren og bestillingskontoret. Bestillingskontoret skal endvidere kunne ekskludere en bevillingshaver, der groft eller gentagne gange overtræder vedtægten for bestillingskontoret. En afgørelse om eksklusion kan af den pågældende forlanges prøvet af kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn). Så-

fremt eksklusionen findes berettiget skal bevillingshaveren ansøge om optagelse i et andet bestillingskontor. Dette kontor kan nægte bevillingshaveren optagelse, såfremt han tidligere har været tilsluttet og ekskluderet af det pågældende bestillingskontor.

Såfremt bevillingshaveren ikke har mulighed for at indmelde sig i et nyt bestillingskontor (såfremt der kun er ét kontor i kommunen, eller såfremt han har været tilmeldt og efterfølgende ekskluderet af de øvrige), skal kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) tage stilling til, om der er grundlag for bevillingstilbagekaldelse. I så tilfælde kan den pågældende, i overensstemmelse med de foreslåede regler herfor, forlange afgørelsen indbragt for domstolene. Annullerer domstolene kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) afgørelse, er bevillingshaveren berettiget til fortsat at være tilsluttet det sidst tilsluttede bestillingskontor.

Ministeriet vil, som under den gældende lovgivning, udarbejde en standardvedtægt for bestillingskontorer.

Bemyndigelsen i nr. 11 vil også kunne udnyttes til at fastsætte krav til bestillingskontorets personale.

Trafikministeren vil – såfremt der måtte blive fremsat krav herom fra EU's side, eller såfremt forholdene i øvrigt måtte tale herfor – kunne ophæve tilslutningspligten. Forinden en beslutning herom måtte blive truffet, vil berørte myndigheder og organisationer blive anmodet om en udtalelse.

Bestemmelsen i nr. 12 er en opsamlingsbestemmelse, som bl.a. vil kunne benyttes til præcisering af eksisterende regler, der har givet anledning til tvivls spørgsmål, f.eks. en passagers ret til under hyrekørslen at aftale, at vedkommende ønsker afhentning på et senere tidspunkt, idet det i så fald påhviler føreren at indberette dette til det pågældende bestillingskontor (hvis et sådant er oprettet i kommunen). Der vil endvidere kunne fastsættes nærmere regler med henblik på kontrol af, at der ikke udføres personbefordring i strid med lovgivningen.

Bestemmelsen i stk. 2, der svarer til reglerne på bus- og godskørselsområdet, indebærer, at der er udpantningsret for skyldig betaling efter stk. 1, nr. 8.

Til § 11

Hvis en hyrevognsordning med en kvantitativ regulering af adgangen til erhvervet skal kunne administreres således, at også hensynet til publikumsbetjeningen tilgodeses, er det nødvendigt, at kommunalbestyrelsen har adgang til at stille krav til bevillingens udnyttelse.

For at gøre det muligt at etablere en reservekapacitet af hyrevogne i kommuner, hvor efterspørgslen i

perioder af året er væsentligt 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 køretøjet efter udførelse af kørselsopgaver ud over disse områder, snarest skal søge tilbage til bevillingsområdet. Vilkåret indebærer endvidere, at bevillingshaveren, såfremt denne ikke er tilknyttet et bestillingskontor i området, skal have telefon inden for dette til modtagelse af bestillinger på kørsel.

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.

Herudover er der i stk. 1 (nr. 4) indsat en bestemmelse om, at der til bevillingen kan være knyttet som vilkår, at det benyttede motorkøretøj skal være over en vis størrelse (sturvogne) eller have en særlig indretning (f.eks. særligt indrettet til handicapbefordring). Ved indførelse af et sådant vilkår imødekommes et stort ønske fra de bevillingsudstedende myndigheder, der hidtil ikke har haft hjemmel til at kræve, at en bevillingshaver med f.eks. en sturvogn bibeholder en sådan vogn under sin bevilling.

Bestemmelsen i *stk. 2* svarer til den eksisterende regel i § 6, stk. 3, i loven. Kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) kan i det omhandlede kørselsreglement fastsætte 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 bestillingskontoret eller forretningstelefon, krav til passagerummets indretning og udstyr, herunder til passagerummets indvendige mål, krav til førerens adfærd overfor publikum og krav om rengøring og vedligeholdelse af vognen. Der vil også være adgang til at indføre forbud mod tobaksrygning i hyrevogne samt give regler for transport af dyr, herunder medtagning af førerhund ved befordring af blinde og svagtsende.

Til § 12

Efter denne bestemmelse skal kommunerne/Storkøbenhavns Hyrevognsnævn kunne erhverve oplysninger om motorkøretøjers registreringsforhold. Denne bestemmelse indebærer, at kommuner/hyrevognsnævnet via terminal skal kunne få adgang til

oplysninger i Centralregisteret for Motorkøretøjer om registreringsforhold, hvilket vil være af betydning for kontrollen med overholdelse af lovgivningen.

Til § 13

Den foreslåede bestemmelse svarer til den eksisterende bestemmelse i lovens § 10. Der er i stk. 2 indsat en hjemmel til, at trafikministeren kan fastsætte en anden geografisk afgrænsning af hyrevognsnævnets kompetenceområde og en anden sammensætning af nævnet. Denne bestemmelse er indsat under hensyntagen til de igangværende overvejelser vedrørende en ændret kommunalretlig struktur inden for hovedstadsområdet.

Til § 14

Den foreslåede bestemmelse svarer til den eksisterende bestemmelse i lovens § 11, idet der dog er foretaget nogle enkelte konsekvensændringer i overensstemmelse med de i lovforslaget i øvrigt fastsatte bestemmelser.

Til § 15

Ved det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, den 1. juli 1997, antages der at være tilstrækkelig tid til, at et udkast til bekendtgørelse kan forelægges berørte myndigheder og organisationer til udtalelse, forinden udstedelse heraf. Der vil endvidere kunne træffes de nødvendige forberedelser vedrørende etablering af kurser m.v. med henblik på godkendelse af tilladelsesindehavere, ansvarlige ledere m.v. Der vil i bekendtgørelsen blive fastsat en frist for opfyldelse af de i medfør af loven nærmere fastsatte krav til faglige kvalifikationer, blandt andet under hensyntagen til ministeriets godkendelse af de ovennævnte kurser.

Efter *stk. 2* forbliver allerede udstedte bevillinger og godkendelser – herunder førerkort – i kraft. De i loven og i medfør heraf fastsatte adgangskrav til erhvervet skal dog være opfyldt af de pågældende bevillingshavere m.v. senest den 1. januar 2005. Hvis betingelserne for udstedelse af bevilling m.v. er til stede på dette tidspunkt, udsteder kommunalbestyrelsen (hyrevognsnævnet) en ny bevilling eller godkendelse. Bevillingen er herefter tidsbegrænset i overensstemmelse med lovens bestemmelser herom. Såfremt en bevillingshaver efter lovens ikrafttrædelse ansøger om yderligere bevillinger, eller såfremt vedkommende ønsker at ændre sin personligt drevne virksomhed til selskabsform, jf. bemærkningerne

til forslaget § 4, skal vedkommende dog opfylde de omhandlede adgangskrav.

Overgangsreglen i *stk. 3* bevirker, at personer eller bestillingskontorer, der før lovens ikrafttræden har indgivet ansøgning om bevilling til hyrekørsel, god-

kendelse af bestillingskontor, taxameterkontrollant eller som hyrevognsfører, og som meddeles bevilling eller godkendelse, i lighed med det i *stk. 2* anførte først skal opfylde adgangskravene senest den 1. januar 2005.