

Lovforslaget gik ud på at genindføre adgang for kommunalbestyrelserne til efter forhandling med politiet at fastsætte *maksimaltakster for kørsel med andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte motorkøretøjer.*

Lovforslaget skulle træde i kraft 1. april 1958. Dog kunne der først efter 1. oktober 1959 stilles krav om, at hyrevogne — bortset fra droscher — der var godkendt til erhvervsmæssig personbefordring inden lovens ikrafttræden, skulle forsynes med *taksameter.*

I bemærkningerne anførtes følgende om baggrunden for lovforslaget:

„Siden den nugældende færdselslovs ikrafttræden den 1. juli 1955 er *antallet af lillebiler steget betydeligt*, navnlig i de større byer. Således var der den 1. juli 1955 godkendt 516 lillebiler i København, medens tallet pr. 1. januar 1958 udgør 848. En ikke uvæsentlig del af disse køretøjer må antages at være hyrevogne, der *kun delvis benyttes til hyrevognskørsel*, idet der er en del, der driver hyrevognserhvervet som *bierhverv*. Denne udvikling må ses dels på baggrund af, at der ikke stilles særlige krav med hensyn til lillebilernes indretning, og dels på baggrund af den ved færdselsloven af 1955 indførte fri hyreret, der har muliggjort, at man driver hyrevognsforretning uden etablering af fast forretningssted med telefon og plads på privat grund til at have hyrevognen holdende.

Denne udvikling indebærer en betydelig risiko for, at hyrevognes betjening af publikum forringes væsentligt. Udviklingen vil således let kunne medføre, at betalingen kommer til at variere meget, og at der sker egentligt misbrug over for kunder, der skønnes ude af stand til at bedømme, om betalingen er passende, f. eks. turister.

Faren for en sådan udvikling er ikke så stor i de mindre byer og i landdistrikterne, hvor valg af hyrevogn i langt de fleste tilfælde sker på grundlag af kendskab til vognmanden og den vogn, han benytter. Under disse forhold har man lov til at regne med, at den fri konkurrence vil medføre tilstrækkelig regulering.

Derimod er forholdet væsentligt anderledes i de større byer og navnlig i København. Lillebiler hyres her ofte på gaden, og det er klart, at der i disse tilfælde ikke sker nogen udvælgelse fra publikums side. Det må derfor være af betydning, at publikums berettigede forventninger om en forsvarlig betjening opfyldes, og det må være i det offentliges interesse, at dette sikres på passende måde.

Justitsministeriet har af disse grunde anset det for ønskeligt, at der skabes mulighed for at sikre, at betalingen for hyrevognskørsel