

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.