

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-retsforskrifter 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