

steren for offentlige arbejder fastsat tidspunkt, forbliver i kraft. Bestemmelsen i §§ 9, stk. 2, 10, 12, stk. 2, 18, 19, 20, 21, 22 og 26 gælder også for disse tilladelser.

§ 28. Loven træder i kraft den 1. juli 1973, men får først virkning fra et tidspunkt, der bestemmes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Den gældende lovgivning vedrørende den indenlandske godskørsel ad landevej findes dels i næringsloven – hvorefter der til udøvelse af vognmandsvirksomhed kræves næringsbrev – dels i lov bekendtgørelse nr. 376 af 14. juli 1970 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer. Efter denne lov kræves der, for så vidt angår godskørslen, alene tilladelser til den såkaldte fragtmandskørsel, det vil sige den godskørsel, som sker i fast rute.

Det samlede antal motorkøretøjer over 6 tons totalvægt inden for vognmandserhvervet udgør ca. 17.000, hvoraf ca. 600 anvendes til koncessioneret fragtmandskørsel og ca. 600 til den såkaldte kontraktkørsel, medens resten anvendes til almindelig vognmandskørsel. Antallet af motorkøretøjer over 6 tons totalvægt, der anvendes til firmakørsel, udgør ca. 24.000.

Den gældende lovgivning tager således kun sigte på at regulere en meget begrænset del af lastvogskørslen her i landet, idet den hverken omfatter den almindelige ikke-rutebundne vognmandskørsel, som udgør den overvejende del af vognmandskørslen, eller den såkaldte firmakørsel (kørsel for egen regning).

Efter regeringens opfattelse er det imidlertid nødvendigt dels at inddrage hele vognmandskørslen – bortset fra de mindre køretøjer med ikke over 6 tons totalvægt, der kun udfører en meget begrænset del af transportarbejdet – under en offentlig regulering, dels at stille visse kvalifikationskrav til den, der udøver vognmandserhverv. Dette er hovedsigtet med det foreliggende lovforslag.

Baggrunden for regeringens standpunkt er de herskende forhold inden for erhvervet, der i hovedtræk kan karakteriseres, som følger:

Der findes inden for vognmandserhvervet ca. 9.000 virksomheder med et antal vare- og lastbiler på ca. 19.000, heraf som nævnt ca. 17.000 med en totalvægt på over 6 tons. Ca. 25 pct. af vognparken tilhører virksomheder med kun 1 vogn, ca. 25 pct. tilhører virksomheder med 2 vogne, ca.

10 pct. virksomheder med 3 vogne og resten – ca. 40 pct. – tilhører virksomheder med 4 vogne eller derover. Som det fremgår, består vognmandserhvervet i vid udstrækning af småvirksomheder.

Blandt andet som følge af afbetalingssystemet er det muligt at etablere sig i erhvervet uden at præstere nogen større kapitalindsats, og der stilles heller ingen særlige krav til personlige kvalifikationer eller uddannelse, idet det efter den gældende lovgivning er muligt at etablere sig i erhvervet alene på grundlag af et næringsbrev.

Disse forhold, sammenholdt med de strukturaendringer, som i disse år foregår inden for samfundet i øvrigt, f. eks. inden for landbrug og detailhandel, hvor antallet af selvstændige bedrifter og dermed mulighederne for at etablere sig er stærkt aftagende, har bevirket, at vognmandserhvervet har udviklet sig til en slags tilflugtserhverv med en permanent tendens til overfyldning af erhvervet til følge. Forholdene inden for dette erhverv kan derfor i nogen grad sammenlignes med forholdene inden for detailhandelen i kriseårene i 1930'erne.

Hertil kommer, at omkostningsstrukturen inden for erhvervet i ikke ringe omfang er præget af faste omkostninger, det vil sige omkostninger, hvis årlige beløb er uafhængigt af den årlige kørselsmængde, der udføres med køretøjet. Den omstændighed, at en betydelig del af vognmandsbilerne føres af små vognmænd, der selv kører som chauffører, og som ikke i alle tilfælde beregner sig en normal chaufførløn, spiller ligeledes ind. Medvirkende til en sådan omkostningsstruktur er i øvrigt den gældende motorbeskatning, som for de køretøjer, det her drejer sig, og som så godt som alle er dieseldrevne, alene består af faste årlige afgifter.

De ovenfor omtalte forhold i erhvervet i forbindelse med de nævnte omkostningsforhold fører til, at der i vidt omfang udføres transporter til priser, som langt fra giver dækning for de virkelige omkostninger ved disse transporter. Dette medfører foruden et dårligt økonomisk resultat