

for de pågældende, hvoraf mange efter kort tid forlader erhvervet igen, at konkurrenceforholdene såvel mellem virksomhederne inden for vognmandserhvervet som mellem dette og jernbanerne og til dels skibsfarten forrykkes. Den ofte meget svage økonomi, som præger mange vognmandsvirksomheder, frister endvidere til overtrædelse af færdselslovens bestemmelser især i form af kørsel med overlæs, mangelfuld vedligeholdelse af materiellet og kørsel med overtrætte chauffører ved rattet, med de deraf følgende konsekvenser for færdselssikkerheden.

Ved at inddrage den almindelige vognmandskørsel under en offentlig regulering således, at man dels får mulighed for at regulere antallet af vognmandsbiler med 6 tons totalvægt og derover, dels stiller krav til vognmændenes faglige kvalifikationer og økonomiske forudsætninger, får samfundet muligheder for for det første at skabe mere lige konkurrencevilkår inden for transporterhvervet med en deraf følgende bedre samfundsøkonomisk fordeling af transportopgaverne og bedre sociale kår for vognmandserhvervets udøvere, for det andet at understøtte de bestræbelser, der fra samfundets side i øvrigt udfoldes for at øge færdselssikkerheden.

I de fleste europæiske lande er der en offentlig kontrol med adgangen til at etablere sig i vognmandserhvervet. Den ovenfor beskrevne udvikling inden for det danske vognmandserhverv befrægtes derfor at ville kunne forværres efter, at Danmark er blevet medlem af EF. Med det øgede samvirke mellem Danmark og de øvrige medlemslande, der bliver en følge af udvidelsen af fællesmarkedet, er der risiko for, at navnlig større udenlandske transportvirksomheder – der på grund af den i deres eget land herskende i visse tilfælde stramme regulering af erhvervet ellers ville være afskåret fra at udvikle sig – vil etablere sig i Danmark i håb om på længere sigt at kunne få andel i den mere lønsomme del af transportmarkedet. Herved vil der kunne blive påført danske vognmænd, der ikke har tilsvarende mulighed for frit at etablere sig i de andre fællesmarkedslande på grund af den i disse lande herskende regulering af tilgangen til transportmarkedet, en øget konkurrence.

Vognmandserhvervets udøvere og de i erhvervet beskæftigede er enige i, at der bør indføres en regulering af vognmandskørslen som angivet i lovforslaget.

Der vil fortsat – selv om den almindelige vognmandskørsel bringes ind under en regulering –

være behov for særlige regler om godsrutekørslen (fragtmandskørslen).

Der er og vil fortsat være et stort behov for fragtmandskørslen. Medens den almindelige vognmandskørsel hovedsagelig sker med hele vognladninger, og så godt som udelukkende udføres for erhvervslivet, rækker fragtmandskørselns kundekreds videre, idet den dels løser privatpersoners, dels mange småvirksomheders behov for forsendelse af stykgods. Fragtmandskørslen er en smidig form for stykgodstransport, og er i mange tilfælde den eneste måde, hvorpå store dele af landdistrikterne betjenes. Det er derfor en samfundsinteresse, at udviklingen af et rationelt rutenet for godskørslen ad landevej fremmes. En forudsætning for, at dette kan ske, er dels, at de, der udfører denne form for kørsel, og som skal investere i ofte kostbare terminalanlæg, får den fornødne beskyttelse mod uretmæssig konkurrence, dels at man fra centralt hold i samarbejde med lokale myndigheder, jernbanerne og repræsentanter for fragtmandskørselns udøvere har mulighed for gennem en planlægningsvirksomhed at skabe et rationelt rutenet for landet som helhed såvel som for de enkelte regioner. Dette forudsætter bl. a. en mere klar afgrænsning af fragtmandskørslen overfor den lejlighedsvis kørsel end den, der følger af definitionen af fragtmandskørsel i den nugældende lovgivning, således at det, der oprindeligt var sigtet med denne lovgivning, også opnås i praksis.

Den nuværende definition har på to afgørende punkter ikke vist sig hensigtsmæssig. Det er efter definitionen et afgørende kriterium for, om der foreligger fragtmandskørsel, at der under kørslen befordres gods for flere af hinanden uafhængige personer. Dette er af domstolene fortolket således, at den såkaldte »kontraktkørsel i rute« lovligt kan udføres uden tilladelse i henhold til omnibus- og fragtmandsloven. Denne kontraktkørsel, der har et betydeligt omfang (der skønnes at være lige så mange kontrakttruter som koncessionerede ruter), udføres i henhold til en mellem den enkelte vognmand og en kreds af kunder afsluttet skriftlig befordringsaftale, der som regel ikke indeholder forpligtelser af betydning for den enkelte kunde. Endvidere har domstolene anerkendt, at en speditørvirksomhed alene på grundlag af sit næringsbrev lovligt vil kunne etablere godsrutekørsel for sine af hinanden uafhængige kunder – en kørsel, som, hvis den blev etableret af en vognmand, kun lovligt ville kunne udføres på grundlag af en tilladelse i henhold til omnibus- og fragtmandsloven.