

selvstændig juridisk enhed, der skal udføre transporterne af firmaets gods, falder en sådan kørsel uden for firmakørselsområdet.

Den, der er indregistreret som bruger, kan – såfremt brugsretten hidrører fra et normalt leasingforhold, det vil sige, at leasing er et normalt led i leaserens erhverv – ligestilles med køretøjets ejer.

Som det fremgår af det under de almindelige bemærkninger til lovforslaget fremførte, har det efter den i den gældende lovgivning indeholdte definition af fragtmandskørslen været vanskelig at afgrænse denne form for kørsel overfor den lejlighedsvis kørsel, det vil sige den almindelige vognmandskørsel.

I den definition af fragtmandskørslen, der er indeholdt i lovforslaget, har man derfor anvendt andre kriterier end de hidtil anvendte. Kørslen skal udføres regelmæssigt. Dette vil sige, at kørslen skal udføres med en vis hyppighed – i almindelighed mindst én gang om ugen – på en måde, der er egnet til hos transportkunderne at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse mellem forud fastsatte områder.

Det er ikke muligt generelt at fastslå, hvilken geografisk udstrækning disse områder skal have, idet dette må bedømmes i det konkrete tilfælde ud fra flere momenter, f. eks. afstanden mellem de pågældende områder og et områdes befolkningstæthed. Således vil f. eks. hovedstadsområdet på en rute over længere afstand kunne udgøre ét område, hvorimod et amt i provinsen i almindelighed vil have en for stor geografisk udstrækning til, at det – selv på en rute over længere afstand – vil kunne udgøre ét område.

Hvis flere end 2 områder betjenes ved kørslen, er det uden betydning, at vognmanden på enkelte ture undlader at optage henholdsvis afsætte gods inden for et eller flere af de pågældende områder.

Endelig skal det befordrede gods tilhøre eller på den for firmakørslen angivne måde være knyttet til flere personer. Ved denne formulering er det blandt andet tilsigtet at udelukke den, der udfører speditørvirksomhed – der i næringsloven er defineret som forsendelse af gods i eget navn, men for fremmed regning – fra blot på grundlag af sit næringsbrev som speditør at etablere godsrutekørsel for sine kunder.

Til § 3.

I overensstemmelse med andre landes lovgivning om godskørsel ad landevej samt overenskomster om den internationale godskørsel omfatter reguleringen efter forslaget kun kørsel med motor-

køretøj, hvis tilladte totalvægt overstiger 6 tons. Fordelene ved at lade mindre vogne, der især anvendes i den lokale distributionskørsel, være omfattet af en reguleringsordning vil ikke stå i rimeligt forhold til de administrative omkostninger og ulemper, dette ville medføre.

Påhængsvogne, sættevogne og andre ikke selvkørende køretøjer, der anvendes til godskørsel for fremmed regning, må, såfremt vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 6 tons, kun tilkøbes motorkøretøjer, der er omfattet af en tilladelse i henhold til nærværende bestemmelse.

Tilladelsen gælder over alt inden for landets grænser, idet man – som der nærmere er redegjort for under de almindelige bemærkninger – ikke har villet indføre begrænsninger i vognmændenes hidtidige fri valg med hensyn til, hvor de ønsker at udføre deres vognmandsvirksomhed.

Som omtalt under de almindelige bemærkninger udstedes tilladelsen, der gælder for ét motorkøretøj, på navn. Det vil således være muligt for indehaveren at ombytte sit motorkøretøj med et nyt, der har større lasteevne.

Til § 4.

Hensigten med indførelsen af en regulering af antallet af tilladelser til vognmandskørsel fremgår af de almindelige bemærkninger.

Der er i lovforslaget givet nærmere anvisninger på, hvorledes antallet af tilladelser skal fastsættes. I denne forbindelse skal særlig fremhæves bestemmelserne om erlæggelsen af vederlag for overdragelse af tilladelser og om udviklingen inden for firmakørslen, der begge har til formål at virke som indikatorer for, at antallet af tilladelser er fastsat således, at det til enhver tid værende behov er dækket.

Efter lovforslagets § 7 vil tilladelser til almindelig godskørsel kunne overdrages. Det er herved forudsat, at antallet af tilladelser er fastsat således, at en tilladelse ikke bliver et knaphedsgode og som følge heraf får en værdi. Hvis det derfor konstateres, at der i forbindelse med overdragelsen af en vognmandsvirksomhed ud over betaling af materiel og eventuel good-will ydes vederlag for selve tilladelsen, skal dette tages som indicium for, at antallet af tilladelser på den pågældende del af transportmarkedet ikke svarer til behovet.

Et andet muligt udslag af en for stram regulering af vognmandsområdet kunne være, at antallet af firmabiler pludselig viser en – set i forhold til udviklingen i produktion og omsætning – stærk stigning. Da en sådan kunstigt fremkaldt stigning i antallet af firmabiler ikke ville være i pagt med