

vismæssige forhold vist sig vanskeligt at gennemføre sager til domfældelse, og det er ikke muligt at opstille ganske præcise definitioner af de forskellige former for kørsel, der kan anvendes i det daglige, selvom der måtte blive foretaget en betydelig udvidelse af kontrollen med bestemmelsernes overholdelse. Det er således uhensigtsmæssigt at opretholde bestemmelserne, der særligt regulerer stykgodsområdet, og lovforslaget indeholder derfor ikke bestemmelser om fragtmandskørsel. Dette vil løse problemerne i relation til den stigende distributionskørsel og pakketransport, ligesom dette vil åbne mulighed for en ressourcebesparende »samkørsel« mellem P&T og DSB.

Den eksisterende konkurrence fra distributionskørslen har ikke medført ændringer i eller nedbrydning af det eksisterende landsdækkende rutenet, der omfatter 38 godkendte fragtceneraler, og det må derfor antages, at fragtmændene også efter en ophævelse af bestemmelserne om fragtmandskørsel vil være konkurrencedygtige, men i fremtiden vil konkurrencen ske på grundlag af markedskræfterne, hvorfor der antagelig vil blive foretaget en række rationaliseringer, herunder sammenlægning af ruter. En ophævelse af bestemmelserne om fragtmandskørsel vil indebære, at fragtmandssystemet fremover alene vil blive reguleret af en frivillig ordning mellem fragtmændene indbyrdes, hvilket muliggør, at disse frit kan fastsætte køreplan og takster samt fastlægge ruterne.

Antallet af ruter, der betjener yderdistrikterne, er allerede blevet reduceret gennem årene, og der er ingen tegn på, at denne udvikling vil blive vendt. Ved udgangen af 1987 eksisterer der 400 ruter under Vejtransportrådets kompetence og ca. 300 under trafikudvalgenes kompetence. Såvel med som uden regler vedrørende fragtmandskørsel vil der derfor kunne ske ændringer, idet ingen vognmænd kan forpligtes til at drive fragtmandskørsel ud over det punkt, hvor virksomheden er rentabel. Det må imidlertid forventes, at fragtmandssystemet vil blive opretholdt selvom der ikke er nogen regulering heraf, således at der fortsat vil være en fyldestgørende betjening af yderdistrikterne og dækning af transportbehovet i disse områder, ligesom også de rutenet, der opereres af P&T og DSB, vil bidrage til at sikre dette.

10. Lovforslaget vil ikke indebære øgede udgifter eller øget administration for amtskommuner og kommuner.

Direktoratet for Vejtransport skal som hidtil udføre sekretariatsfunktionerne for Vejtransportrådet. Den daglige administration, der følger af lovforslaget, kan ikke antages at være forbundet med økono-

miske konsekvenser af betydning i forhold til den eksisterende ordning.

11. Lovforslaget er forud for fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der berøres af forslaget.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen i stk. 1, svarer indholdsmæssigt til § 3 i den gældende lov og indeholder kravet om, at godskørsel for fremmed regning med et dansk indregistreret køretøj kræver en forud meddelt tilladelse fra Vejtransportrådet. Kravet om tilladelse er ikke begrænset til den kørsel, som alene foregår nationalt, hvorfor der også kræves tilladelse efter bestemmelsen i relation til international godskørsel med danske køretøjer. Herudover finder lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. anvendelse.

Kravet om tilladelse er som hidtil begrænset til godskørsel med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte eller samlede tilladte totalvægt overstiger 6 tons, idet erfaringerne med den nuværende reguleringsordning ikke tilsiger at inddrage mindre vogne, der især anvendes i den lokale distributionskørsel, under denne ordning, når henses til de administrative omkostninger og ulemper, der vil være forbundet hermed.

Afgørende for om der foreligger tilladelsespligtig godskørsel for fremmed regning er, at den skal være udført med motorkøretøj eller vogntog. Motorkøretøjer m.v. skal forstås i overensstemmelse med den i færdselsloven indeholdte definition, og lovforslaget omfatter derfor ikke kørsel med køretøjer, der som f.eks. traktorer og motorredskaber ifølge færdselsloven ikke er motorkøretøjer.

Påhængsvogne, sættevogne og andre ikke selvkørende køretøjer, der anvendes til godskørsel for fremmed regning, må, såfremt vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 6 tons, kun tilkobles motorkøretøjer, der er omfattet af en tilladelse i henhold til bestemmelsen i stk. 1.

Tilladelsen udstedes på navn til vedkommende person eller selskab. Den gælder for ét motorkøretøj, og det vil derfor være muligt for indehaveren at ombytte sit motorkøretøj med et nyt, der har større lastevne.

Bestemmelsen i stk. 2, er ny i forhold til den eksisterende lovgivning og vedrører den såkaldte »cabotagekørsel«, hvorved forstås, at der med et køretøj, der er registreret i udlandet, udføres transporter mel-