

Kontrollen med overholdelsen af de i lovforslaget indeholdte regler forudsættes som hidtil i det væsentlige baseret på, at politiet i forbindelse med færdselskontrollen foretager en stikprøvekontrol af, om chaufføren kan fremvise en tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller bevis for, at køretøjet er anmeldt til firmakørsel. Endvidere forudsættes der også en stikprøvekontrol af det gods, der transporteres på firmavogne.

Køretøjerne skal med det formål at lette kontrollen på vejene efter lovforslaget forsynes med særlige kendetegn i form af skiltning eller lignende, som angiver, om køretøjet anvendes til almindelig godskørsel for fremmed regning eller er anmeldt til firmakørsel. På køretøjerne skal endelig på en synbar og ikke let fjernelig måde, f.eks. påmaling på vognsiden, være angivet navn m.v. på den, i hvis navn køretøjet er indregistreret.

9. Den nuværende godstransportlov opererer med en speciel tilladelsesordning vedrørende fragtmandskørsel, der blev indført i 1927 på en historisk baggrund, der ikke er gældende i dag.

1927-lovens afgrænsning af fragtmandskørsel over for den dengang uregulerede almindelige vognmandskørsel viste sig imidlertid at være uhensigtsmæssig, og der opstod en omfattende »kontraktskørsel i rute«, som efter gældende domspraksis ikke var underkastet en tilladelsespligt.

I godstransportloven fra 1973 blev der foretaget ændring af definitionen for fragtmandskørsel, således at kravet om fragtmantstilladelse nu også omfatter »kontraktskørsel i rute«, men hovedparten af de ruter, der fandtes ved godstransportlovens gennemførelse, blev legaliseret dels af trafikudvalgene i de enkelte amter, der udstedte tilladelse, såfremt kørslen udelukkende foregår inden for en enkelt amtskommune, og i øvrigt af Vejtransportrådet.

Antallet af ruter pr. 1. april 1974, hvortil der var udstedt tilladelse, var herefter 418 ruter under Vejtransportrådets kompetence, og 420 under trafikudvalgenes kompetence.

I overensstemmelse med godstransportloven er der foretaget en præcis angivelse af, i hvilke områder gods må optages og afsættes. Der er herved taget hensyn til det forhold, at fragtmændene har pligt til at have holdeplads på de autoriserede fragtcentraler, hvor sådanne findes i de områder, hvor fragtmændene må optage og afsætte gods. Betydningen heraf er bl.a., at gods undertiden må omekspederes på fragtcentraler til lokalruter, hvilket kan indebære, at godset transporteres direkte gennem den by eller lokalitet, der er dets bestemmelsessted for at blive transporteret tilbage med en lokalrute. Sådanne transporter må anses

for urationelle, og kunderne finder dem uhensigtsmæssige såvel omkostningsmæssigt som tidsmæssigt.

Igennem de senere år er der påny opstået en række problemer vedrørende fragtmandskørsel. Der er således opstået en ny form for stykgodstransport, der har mange lighedspunkter med fragtmandskørsel, men hvis udøvere ikke er indehavere af fragtmantstilladelser, og heller ikke har noget ønske om at erhverve sådanne tilladelser med de forpligtelser dette medfører i form af tilslutningspligt til fragtcentraler m.v. Kørslen har fået fællesbetegnelsen »distributionskørsel« og kan beskrives som samtidig lastbiltransport mod vederlag af stykgods fra flere virksomheder til disses kunder i hele landet eller en del heraf. Særlige former for distributionskørsel er dels den kørsel, der består i, at samlegods, der er ankommet fra udlandet efter opbevaring hos f.eks. en speditør, videredistribueres som stykgods til modtagerne, dels pakkedistribution. Der foreligger ikke nogen samlet opgørelse over omfanget af distributionskørslen, men der er tale om en meget omfattende stykgodskørsel, som har udviklet sig bl.a. som følge af strukturændringer i erhvervslivet, og det er givet, at denne kørsel udfylder et reelt behov hos erhvervslivet. Dette gælder også den kørsel, der udføres af de såkaldte pakkeservicefirmaer, der tilgodeser erhvervslivets behov for hurtige og præcise forsendelser som led i ofte verdensomspændende net.

Et andet problem i relation til fragtmandsreglerne udgør den transport, der udføres af DSB via egne godsterminaler, der kan sammenlignes med fragtcentralerne. Det har ikke været muligt at opnå en domstolsprøvelse af spørgsmålet om, hvorvidt den landsomfattende stykgodskørsel, DSB udfører med egne køretøjer eller med fremmede vognmænd, er i strid med fragtmandsreglerne eller ej, idet godstransportlovens straffebestemmelse ikke gør det muligt at straffe en offentlig myndighed.

Det tredje problem, de nuværende regler om fragtmandskørsel giver anledning til, er, at lovgivningen hindrer, at P&T og DSB, der begge opererer landsdækkende stykgodssystemer, indleder et nærmere samarbejde på stykgodsområdet med hensyn til lettere gods. I statsrevisorberetning nr. 3 fra 1983 om DSB's godsbefordring er der peget på det mindre hensigtsmæssige i opretholdelsen af to statslige konkurrenter på pakketransportområdet, og det blev anbefalet at undersøge, hvilke muligheder der foreligger for en koordinering af disse pakketransporter med henblik på etablering af en mere rationel driftsform. Godstransportlovens fragtmandsregler hindrede imidlertid en gennemførelse af et forsøgsprojekt om »sankørsel«.