

Fragtmændene er – udover konkurrencen fra P&T og DSB – udsat for en stigende konkurrence fra distributionskørslen, der giver anledning til betydelige problemer med hensyn til afgrænsning og kontrol af, hvad der kræver tilladelse eller kan anses for fritaget fra tilladelseskravet. I praksis har det på grund af bevismæssige 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 pakke-transport, ligesom dette vil åbne mulighed for en ressourcebesparende »samskørsel« mellem P&T og DSB.

Den eksisterende konkurrence fra distributionskørslen har ikke medført ændringer i eller nedbrydning af det eksisterende landsdækkende rutenet, der omfatter 37 godkendte fragtcentraler, 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 fragtmændsystemet 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 fragtmændsystemet 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 el-

ler 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 økonomiske konsekvenser af betydning i forhold til den eksisterende ordning.

11. Lovforslaget er forud for fremsættelsen den 15. januar 1988 sendt til høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der berøres af forslaget, hvorfor der ikke er foretaget en fornyet høring forud for fremsættelsen, idet der i forhold til det tidligere forslag alene er foretaget mindre ændringer af overvejende teknisk karakter.

Det skal imidlertid oplyses, at Danske Vognmænd, der tidligere har udtalt sig imod forslaget om en ophævelse af den særlige tilladelsesordning vedrørende fragtmandskørsel, har meddelt, at organisationen har ændret standpunkt, og i stedet har foreslået en ordning med autorisation af fragtcentraler. Der ses imidlertid ikke at være tungtvejende grunde herfor.

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 omfatter i dag godskørsel med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte eller samlede tilladte totalvægt overstiger 6 tons. Denne vægtgrænse er ikke medtaget i forslaget, idet der foreslås, at trafik- og kommunikationsministeren fastsætter en vægtgrænse, således at godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer, der har en samlet tilladt totalvægt, der overstiger denne grænse, kræver tilladelse.

Denne ændring i forhold til den gældende lov skyldes, at der i EF er rejst forslag om en ændring af direktiv 74/561, hvorefter der skal kræves tilladelse, når den samlede tilladte totalvægt overstiger 3,5 tons. Erfaringerne med den nuværende reguleringsordning tilsiger ikke at inddrage mindre vogne, der især anvendes i den lokale distributionskørsel, under tilla-