

F. t. l. om godskørsel

Lovforslag nr. L 52. Fremsat den 12. oktober 1988 af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen)

Forslag

til

Lov om godskørsel

Lovens område m.v.

§ 1. Den, der udfører godskørsel for fremmed regning, skal have tilladelse hertil af Vejtransportrådet, jf. § 8, hvis kørslen foretages med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger en af trafik- og kommunikationsministeren fastsat vægtgrænse.

Stk. 2. Godskørsel, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj eller vogntog, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafik- og kommunikationsministeren.

Stk. 3. Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 4 nævnte måde.

Stk. 4. Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, frestilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal udføres af en chauffør ansat hos denne.

§ 2. Trafik- og kommunikationsministeren kan fastsætte regler om, at visse typer af køretø-

jer eller arter af godskørsel er undtaget fra kravet om tilladelse.

Stk. 2. Trafik- og kommunikationsministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af De europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om godskørsel med motorkøretøjer samt af tilsvarende aftaler med andre lande.

Betingelser for meddelelse af tilladelse

§ 3. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,
- 3) ikke er umyndiggjort eller under lavværgemål,
- 4) hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
- 5) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 6) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2,
- 7) i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed, og
- 8) i øvrigt gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om indfødsret og bopæl i Danmark bortfalder i det omfang, dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafik- og kommunikationsministeren.

§ 4. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 5 og 8.

Stk. 2. Selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens godskørsel. Denne skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4 og 6-8, jf. stk. 2.

Stk. 3. Der kan under de i stk. 1 og 2 nævnte betingelser meddeles tilladelse til andre her i landet hjemmehørende selskaber med begrænset ansvar, kommanditselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 4. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafik- og kommunikationsministeren.

§ 5. Trafik- og kommunikationsministeren kan fastsætte regler om ansøgningers indhold, herunder om hvilke økonomiske eller faglige krav der skal være opfyldt, jf. § 3.

Tilladelsens indhold m.v.

§ 6. Tilladelser i henhold til denne lov gives for et tidsrum af højst 5 år ad gangen. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.

Stk. 2. Tilladelsen skal medbringes i motor køretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Stk. 3. Tilladelsen skal udnyttes af den virksomhed, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvis overgå til andre.

Stk. 4. Tilladelsen og godkendelsen meddeles i øvrigt på nærmere af Vejtransportrådet fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse.

Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Vejtransportrådet

§ 7. Vejtransportrådet består af 7 medlemmer, der beskikkes af trafik- og kommunika-

tionsministeren. 3 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra henholdsvis Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, SiD, samt Industrirådet, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

Stk. 2. Trafik- og kommunikationsministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

Stk. 3. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.

§ 8. Vejtransportrådet træffer afgørelse om tilladelse og godkendelse i henhold til § 1, stk. 1, og § 4, stk. 2, om fornyelse af tilladelse, samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse. Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Direktoratet for Vejtransport fungerer som sekretariat for Vejtransportrådet. Trafik- og kommunikationsministeren kan efter aftale med Vejtransportrådet fastsætte regler om, at direktoratet bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven. Ministeren kan herunder bestemme, at afgørelser, der er truffet af direktoratet, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Sådanne bestemmelser er ikke til hinder for, at Vejtransportrådet på eget initiativ kan tage en afgørelse, der er truffet af direktoratet, op til nærmere undersøgelse og afgørelse.

Afmærkning af køretøjer

§ 9. Trafik- og kommunikationsministeren kan fastsætte regler om afmærkning m.v. af køretøjer, der anvendes til godskørsel.

Gebyr

§ 10. Trafik- og kommunikationsministeren kan fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og for udstedelse af tilladelse og godkendelse samt for udlevering af afmærkningsskilt og for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til § 11.

Stk. 2. Der er udpantningsret for gebyrer efter stk. 1.

Firmakørsel

§ 11. Et motorkøretøj eller vogntog, hvis samlede tilladte totalvægt overstiger en af trafik- og kommunikationsministeren fastsat vægtgrænse, skal, såfremt det anvendes til firmakørsel, anmeldes til et motorkontor, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1. Trafik- og kommunikationsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler herom.

Stk. 2. Beviset for anmeldelsen af det pågældende køretøj i henhold til stk. 1 skal medbringes under kørslen.

Tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser m.v.

§ 12. Tilladelsen kan tilbagekaldes, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 6, bestemmelserne i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 8, eller i § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, for meddelelse af tilladelse ikke længere er til stede. Tilbagekaldelse sker på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

Stk. 3. Godkendelse som ansvarlig leder efter § 4, stk. 2, kan ligeledes tilbagekaldes efter stk. 1 og 2.

§ 13. En afgørelse efter § 12, stk. 2 og § 12, stk. 3, jf. stk. 2, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for Vejtransportrådet, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder også, såfremt Vejtransportrådet bestemmer, at tilladelsen ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 8, eller i § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 8.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilba-

gekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 4. En tilbagekaldelse efter § 12, stk. 2 og § 12, stk. 3, jf. stk. 2 kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af Vejtransportrådet. En ansøgning herom kan dog kun indgives med 1 års mellemrum. Hvis ansøgningen afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år efter, at ophævelse senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

§ 14. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren af en tilladelse eller godkendelse afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4 eller § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til Direktoratet for Vejtransport kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der har anmeldt betalingsstandsning, et konkursbo, eller en værge for en umyndiggjort, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil seks måneder fra dødsfaldet, betalingsstandsningens anmeldelse, konkursdekretets afsigelse eller umyndiggørelsen. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

§ 15. En tilladelse, der er tilbagekaldt, frakendt eller bortfaldet, jf. § 12-14, skal sammen med et i henhold til § 9 udleveret afmærknings-skilt straks afleveres til Direktoratet for Vejtransport.

§ 16. Der kan ske tilbageholdelse af et motorkøretøj, såfremt der udføres godskørsel i strid med lovgivningen.

Straffebestemmelser

§ 17. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 6, stk. 2, 3 og 5, § 11 eller § 15,

- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.
- 3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. Er en overtrædelse begået af et aktieselskab, anpartsselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 18. Loven træder i kraft den 1. januar 1989.

Stk. 2. Samtidig ophæves lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motorkøretøjer.

Stk. 3. Tilladelser til godskørsel for fremmed regning, som er udstedt, forbliver i kraft med de begrænsninger, der er fastsat herfor.

Stk. 4. Regler fastsat i henhold til §§ 5, 8, stk. 1 og 21 i lov nr. 293 af 23. maj 1973 forbliver i kraft indtil de ophæves. Overtrædelse af disse regler straffes med bøde. § 17, stk. 3, finder tilsvarende anvendelse.

§ 19. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Den 15. januar 1988 blev der fremsat forslag til lov om godskørsel, der var til 1. behandling i Folketinget den 25. januar 1988, jf. Folketingstidende 1988 sp. 7434 f, og sendt til udvalgsbehandling i Udvalget om Offentlige Arbejder, der ikke har afgivet betænkning, idet forslaget bortfaldt som følge af udskrivning af valg.

Forslag til lov om godskørsel fremsættes med enkelte ændringer.

1. Den gældende lovgivning vedrørende godskørsel ad landevej er indeholdt i lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motorkøretøjer som ændret ved lov nr. 311 af 19. juni 1974.

Ved denne lov blev *godskørsel for fremmed regning* (vognmandskørsel) med motorkøretøjer, hvis samlede totalvægt overstiger 6 tons, undergivet en offentlig regulering. Dels gælder en kvantitativ begrænsning, idet det samlede antal tilladelser til vognmandskørsel fastsættes under hensyn til en række angivne forhold i loven, og videre stilles der en række kvalifikationskrav til den, der ansøger om at kunne udføre vognmandsvirksomhed. Disse krav vedrører den pågældendes økonomiske og faglige baggrund samt vandskæmmelige forhold. De mindre motorkøretøjer blev ikke inddraget under reguleringen, idet disse køretøjer kun udfører en meget begrænset del af transportarbejdet, hvorfor en reguleringsordning ikke står i rimeligt forhold til de administrative omkostninger, dette ville medføre.

Loven videreførte den tidligere gældende tilladelsesordning vedrørende *fragtmandskørsel*, det vil sige den kørsel, som sker i fast rute. Kravet om tilladelse til fragtmandskørsel gælder uanset motorkøretøjets størrelse, men såfremt dette har en totalvægt på over 6 tons skal der endvidere foreligge en tilladelse til almindelig vognmandskørsel. Ved loven blev der foretaget en klarere afgrænsning af fragtmandskørsel over for den almindelige vognmandskørsel, hvilket spørgsmål gav anledning til problemer under den tidligere lovgivning.

Adgangen til at udføre *firmakørsel*, det vil sige en virksomheds benyttelse af eget motorkøretøj til kørsel med egne produkter, blev ikke begrænset ved loven, men såfremt motorkøretøjets totalvægt overstiger 6 tons skal der ske særlig anmeldelse heraf, hvilket muliggør at følge udviklingen inden for firmakørsel samt at kontrollere overholdelsen af reglerne om vognmandskørsel.

2. Lovforslaget går ud på revision af loven om godstransport, men det er under hensyn til ændringernes karakter fundet hensigtsmæssigt at foreslå en ny lov til afløsning af den gældende i stedet for at foretage ændringer heri.

De væsentligste ændringer i forhold til den gældende lov er følgende:

Lovforslaget indebærer i overensstemmelse med regeringens målsætning om afbureaukratisering og afskaffelse af regulerende ordninger, der hæmmer en friere erhvervsudfoldelse, afskaffelse af den særlige tilladelsesordning vedrørende *fragtmandskørsel*, idet der ikke længere er tungtvejende grunde til at opretholde denne, hvortil kommer de vanskeligheder reguleringen heraf giver, og i øvrigt altid har givet anledning til siden de første regler om fragtmandskørsel blev fastsat i 1927. Dernæst indebærer lovforslaget en ophævelse af den antalsmæssige (kvantitative) begrænsning vedrørende *godskørsel for fremmed regning* (vognmandskørsel). Baggrunden herfor er, at erfaringerne har vist, at denne ordning ikke er et egnet styringsmiddel til regulering af vognmandskørsel. Udførelse af *godskørsel for fremmed regning* vil imidlertid fremover stadig kræve tilladelse, og i følge lovforslaget skal tilladelse gives, såfremt vedkommende opfylder de fastsatte kvalifikationskrav, som foreslås udbygget i forhold til den nugældende lov.

3. Baggrunden for at indføre reguleringsordningen for godstransport for fremmed regning var bl.a. ønsket om at skabe mere lige konkurrencevilkår inden for erhvervet og bedre sociale kår for vognmandserhvervets udøvere samt at understøtte de bestræbelser, der fra samfundets side udfoldes for at øge færdsels-

sikkerheden. Indtil godstransportloven kunne vognmandskørsel udføres alene på grundlag af et næringsbrev, og dette sammenholdt med mulighederne for ved hjælp af afbetalingssystemet at kunne etablere sig uden nogen større kapitalindsats medførte en tendens til permanent overfyldning af erhvervet. Dette resulterede sammen med erhvervets omkostningsstruktur i, at der i vidt omfang blev udført transporter, der ikke kunne dække omkostningerne, og den svage økonomi indebar en forøget risiko for overtrædelse af bl.a. færdselslovens bestemmelser især i form af kørsel med overlæs, mangelfuld vedligeholdelse af materiellet og kørsel med trætte chauffører ved rattet, med deraf følgende konsekvenser for færdselssikkerheden. De anførte begrundelser for en regulering har fortsat gyldighed og formålet med lovforslaget er derfor at skabe det mest hensigtsmæssige grundlag for at opfylde dette mål i lyset af de gjorte erfaringer med 1973-loven og den skete udvikling.

4. Som anført omfatter den nuværende lovgivning såvel en kvantitativ som kvalitativ regulering. Vejtransportrådet skal træffe beslutning om hvor stort et antal tilladelser til vognmandskørsel, der skal udstedes. Denne beslutning skal jf. § 4 i den gældende lov træffes under hensyn bl.a. til antallet af udstedte tilladelser og udnyttelsen af disse, det samlede behov for vognmandskørsel, udviklingen af priserne ved salg af vognmandstilladelser, samt udviklingen inden for firmakørsel. Videre skal rådet sørge for, at der er en rimelig dækning af transportbehovet overalt i landet.

Erfaringerne med den nuværende ordning viser, at det ikke er muligt at tilpasse antallet af tilladelser på den måde, der er forudsat i loven, hvilket bl.a. skyldes de betydelige ændringer i erhvervslivets struktur og lokalisering, som det ikke er muligt at kvantificere på en sådan måde, at kriteriet vedrørende det samlede transportbehov kan anvendes på en rimelig måde. Som anført er prisen ved salg af tilladelser, der kan overdrages i henhold til den gældende lov, et andet af de kriterier, der skal anvendes ved fastsættelsen af antallet af tilladelser. Ved øget produktion og omsætning har der vist sig kraftige stigninger i priserne, og det er fundet stødende, at en offentlig tilladelse kan omsættes til en betydelig pris. Siden 1984 er der således udstedt godt 4.000 nye tilladelser, hvorefter der ved udgangen af 1987 eksisterer ca. 7.300 vognmandsvirksomheder med i alt ca. 24.700 tilladelser.

Derimod vil det ikke være muligt for Vejtransportrådet, når der er nedgang i produktion og omsætning og dermed i behovet for vognmandskørsel, at inddrage tilladelserne på kort sigt, idet tilladelserne er udstedt med en gyldighed på 5 år. Hertil kommer, at det i praksis vil være yderst vanskeligt at nægte fornyelse

af tilladelser vedrørende virksomheder, der ikke har overtrådt bestemmelserne i lovgivningen, med den konsekvens, at de må ophøre eller indskrænke.

Det må derfor konstateres, at den antalsmæssige regulering ikke er et egnet styringsmiddel til regulering af erhvervet, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt at opretholde denne regulering. Lovforslaget indeholder derfor ingen bestemmelse om fastsættelse af det samlede antal tilladelser, der kan udstedes. Ophævelsen af den antalsmæssige begrænsning vil endvidere være i overensstemmelse med udviklingen i De europæiske Fællesskaber, hvor der vedrørende den internationale godstransport er opnået enighed om afskaffelse af kvantitative begrænsninger i 1992.

5. Efter den gældende lov kan en tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning alene gives til en ansøger, der har økonomisk baggrund for at drive en sådan virksomhed, og som i faglig henseende er kvalificeret hertil. Ansøgerens vandel skal endvidere være i orden, hvilket vil sige, at den pågældende ikke må være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde en nærliggende fare for misbrug af tilladelsen, eller som giver grund til at antage, at ansøgeren ikke vil drive virksomheden på ansvarlig måde. Der er i De europæiske Fællesskaber i direktiv 74/561 fastsat regler om adgang til erhvervet med godstransport ad landevej i indenlandsk og international transport, der vedrører de nævnte kvalifikationskrav.

I lovforslaget bibeholdes de eksisterende kvalifikationskrav, men det foreslås at foretage en opstramning heraf, hvilket direktivet giver mulighed for, ligesom dette vil være i overensstemmelse med indholdet af et forslag til ændring af direktivet.

Til brug for vurderingen af, hvorvidt en ansøger opfylder kravet om økonomisk baggrund, skal der udarbejdes et årsbudget og en finansieringsplan for det første driftsår for den virksomhed, ansøgeren påtænker at drive. På baggrund af disse oplysninger vurderes det, om den påtænkte virksomhed kan antages at blive rentabel. Der indhentes videre en skatteattest for det seneste afsluttede indkomstår, og der er i flere sager meddelt afslag, fordi ansøgeren havde betydelige restancer til det offentlige. Denne ordning vil blive bibeholdt i henhold til lovforslaget, men herudover vil der blive indført et krav om, at ansøgeren råder over en nærmere fastsat positiv egenkapital eller der stilles bankgaranti for et tilsvarende beløb, hvilket også vil komme til at gælde vognmænd, der ansøger om yderligere tilladelser.

For at en ansøger kan anses for fagligt kvalificeret, skal vedkommende i en periode have været beskæftiget i en transportvirksomhed, speditivsvirksomhed eller anden dermed beslægtet virksomhed og her-

igennem, eventuelt kombineret med kursusuddannelse eller lignende, have opnået kendskab til driften af en vognmandsvirksomhed. Såfremt beskæftigelsen har været som chauffør skal der gennemføres et kursus, der i dag forstås af foreningen Danske Vognmænd. Med henblik på at sikre størst muligt kendskab til de økonomiske og retlige vilkår, der gælder for godskørsel, indeholder lovforslaget adgang til at indføre et krav om obligatorisk deltagelse i kursus, således at fritagelse herfor kun kan forekomme i særlige tilfælde.

Til brug for vurdering af, hvorvidt en ansøgers vandel kan godkendes, indhentes i dag en fuldstændig straffeattest, hvilket også sker ved ansøgning om fornyelse af tilladelser. Ved lovforslaget er den eksisterende ordning, hvorefter der kan meddeles afslag på en ansøgning på grund af vedkommendes strafbare forhold, opretholdt. Der kan således bl.a. meddeles afslag i tilfælde, hvor vedkommende er dømt for berigelseskriminalitet samt for overtrædelse af færdselsloven og bestemmelserne om køre- og hviletid m.v. Disse bestemmelser har en direkte relation til udførelsen af vognmandserhvervet, og der skal derfor ikke gives tilladelse til ansøgere, der de seneste år inden ansøgningen er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed. Ligeledes indebærer lovforslaget, at der kan nægtes tilladelse i tilfælde, hvor ansøgeren ikke kan antages at ville udføre virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, hvilket bl.a. kan være tilfældet, hvis vedkommende tidligere er afskediget fra en stilling på grund af uredelighed.

6. Vognmandstilladelser kan udstedes til et selskab eller anden juridisk person, der opfylder kravet til økonomisk baggrund, såfremt det yderligere dokumenteres, at selskabet som ansvarlig leder har ansat en person, der opfylder det faglige krav og vandelskravet. Vejtransportrådet kræver dokumentation for eksistensen af et reelt ansættelsesforhold i de tilfælde, hvor den ansvarlige leder ikke ejer hele virksomheden selv. Formålet hermed er bl.a. at hindre »stråmandsvirksomhed« i selskaber, der ønsker at drive vognmandsvirksomhed. Dette har særlig betydning ved ansøgninger fra selskaber, der efter økonomiske vanskeligheder i en tidligere virksomhed påbegynder vognmandsvirksomhed på ny med samme personkreds som i den tidligere virksomhed, men med en faglig kvalificeret indsat som ansvarlig leder. Baggrunden herfor kan være, at den tidligere leder af virksomheden ikke kan godkendes som ansvarlig leder, idet vedkommende efter en bedømmelse af årsagerne til de økonomiske vanskeligheder i den tidlige-

re vognmandsvirksomhed ikke opfylder de faglige kvalifikationskrav. Efter lovforslaget bibeholdes ordningen med godkendelse af ansvarlig leder, ligesom der i forslaget er indeholdt bestemmelser, hvorefter en godkendelse kan gives på en række vilkår og i øvrigt kan tilbagekaldes.

7. Tilladelser udstedt i henhold til den nuværende lov kan tilbagekaldes, idet der alene herved kan tilgodeses de formål loven tilsigter. Vejtransportrådet kan således tilbagekalde en tilladelse, hvis indehaveren har gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkårene for tilladelsen eller forskrifter udstedt i medfør af loven, og afgørelsen om tilbagekaldelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Såfremt tilladelsesindehaveren ikke kan acceptere afgørelsen, må han anlægge sag mod rådet ved domstolene, og domstolsprøvelsen følger de almindelige regler om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63. Vejtransportrådet kan endvidere tilbagekalde en tilladelse, såfremt indehaveren i udøvelsen af sin virksomhed har gjort sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil drive virksomheden på forsvarlig måde. Vejtransportrådet kan herefter tilbagekalde tilladelser på grund af straffelovsovertrædelser eller overtrædelser af relevant særlovgivning d.v.s. overtrædelse af andre bestemmelser, der har sammenhæng med udøvelsen af vognmandsvirksomheden. Afgørelsen om tilbagekaldelse kan heller ikke i dette tilfælde påklages til anden administrativ myndighed, men den, afgørelsen vedrører, kan forlange afgørelsen undergivet en såkaldt kvalificeret domstolsprøvelse, hvorefter Vejtransportrådet skal anlægge sag mod den pågældende.

I lovforslaget opretholdes ovennævnte adgang for Vejtransportrådet til at tilbagekalde tilladelser, men der foreslås en udvidelse i adgangen til tilbagekaldelse, således at denne også skal kunne foretages, såfremt overtrædelsen begås af personer, der optræder i virksomhedens interesse. Der vil således ved grov eller gentagen overtrædelse af bl.a. bestemmelser om køre- og hviletid, overlæs og transport af farligt gods kunne ske tilbagekaldelse.

8. Efter lovforslaget forudsættes der som hidtil udstedt en tilladelse for hvert køretøj, der anvendes til godskørsel for fremmed regning, og det vil kunne bestemmes, at tilladelsen skal være knyttet til et bestemt køretøj. Tilladelsen, der vil blive udstedt på navn, skal medføres under kørslen. Tilsvarende skal beviset for anmeldelsen af et motorkøretøj, der anvendes til firmakørsel, medbringes under kørslen.

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 fragtmandstilladelse 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 omeksperderes 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 fragtmands-tilladelser, 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«.

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 pakketransport, 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 genfremsættelsen, 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-

delsesordningen, når henses til de administrative omkostninger og ulemper, der vil være forbundet hermed. Mindre vogne vil derfor kun blive inddraget under tilladelsesordningen, såfremt ovennævnte forslag måtte blive vedtaget.

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 den af trafik- og kommunikationsministeren fastsatte vægtgrænse, 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.

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 mellem steder her i landet. I medfør af EF-traktatens artikel 75, stk. 1, litra b, skal Rådet fastsætte de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende. EF-domstolen har i dom af 22. maj 1985 i sag 13/83 fastslået, at Rådet er forpligtet til inden for en rimelig frist at gennemføre princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i forbindelse med den pågældende form for kørsel, men disse regler er endnu ikke fastsat. Fri udveksling af tjenesteydelser på godstransportområdet betyder, at en transportvirksomhed i en medlemsstat har ret til at udføre transporter i en anden medlemsstat på samme betingelser som denne stats egne transportvirksomheder uden at være etableret i denne medlemsstat.

Bestemmelsen i stk. 2, der omfatter såvel godskørsel for fremmed regning som firmakørsel, indebærer, at cabotagekørsel som udgangspunkt er forbudt uanset motorkøretøjets tilladte totalvægt, men at denne kørsel kan udføres uden tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, såfremt dette følger af en international aftale, herunder EF-regler, eller af regler fastsat af trafik- og kommunikationsministeren.

Bestemmelsen i stk. 3 indeholder en definition af begrebet »godskørsel for fremmed regning« (vognmandskørsel), og afgørende for om denne form for kørsel foreligger er, at der under kørsel mod betaling

af enhver art transporteres gods, der ikke er knyttet til køretøjets bruger på en sådan måde, at kørslen falder ind under begrebet »firmakørsel«. Definitionen af dette begreb er derfor af afgørende betydning for definitionen af begrebet godskørsel for fremmed regning.

Den i stk. 4 indeholdte definition af »firmakørsel« er i forhold til definitionen i den nugældende lov ændret, så den svarer til indholdet af bestemmelsen om firmakørsel i EF-direktiv 80/49. Afgørende for, om der foreligger firmakørsel, er, at det transporterede gods tilhører køretøjets registrerede bruger eller på anden i stk. 4, nærmere angiven måde er knyttet til denne. De i stk. 4, angivne former for en sådan tilknytning er udtømmende, og selve transporten må sammenlignet med firmaets samlede aktivitet – repræsentere en underordnet funktion. Det forhold f.eks., at køretøjets bruger eller dennes virksomhed forsender gods i eget navn, men for andres regning (speditørvirksomhed) bringer således ikke kørslen ind under reglerne om firmakørsel. Ligeledes bringer det ikke kørslen ind under begrebet firmakørsel, at køretøjets bruger har opbevaret godset eller påtaget sig andre opgaver for godsets ejer.

Den virksomhed, der ejer godset – eller til hvem godset på den angivne måde er knyttet – skal være indregistreret som bruger af det køretøj, der benyttes til transporten, og kørslen skal udføres af en hos brugeren ansat chauffør. Hvis et firma danner en selvstændig juridisk enhed, der skal udføre transporterne af firmaets gods, falder en sådan kørsel uden for firmakørselsens område.

Til § 2

Efter bestemmelsen i stk. 1, kan trafik- og kommunikationsministeren fastsætte regler om, at kravet om tilladelse efter § 1, stk. 1, ikke skal finde anvendelse på bestemte typer af motorkøretøjer eller arter af godskørsel. Afgørelsen vil bero på en konkret vurdering af, hvorvidt der foreligger sådanne omstændigheder, at tilladelseskravet kan fraviges. Bestemmelsen kan finde anvendelse i relation til køretøjer, der ejes af offentlige myndigheder, herunder forsvaret og civilforsvaret samt kommunale myndigheder. Endvidere kan der efter bestemmelsen ske undtagelse fra tilladelseskravet vedrørende køretøjer, der anvendes til specielle formål, ligesom visse former for godskørsel for fremmed regning af særlig karakter vil kunne undtages fra kravet om tilladelse.

Bestemmelsen i stk. 2, indeholder hjemmel for trafik- og kommunikationsministeren til at fastsætte de fornødne iværksættelsesforanstaltninger med henblik på anvendelse eller gennemførelse af De europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om

godskørsel samt af tilsvarende regler med andre lande. I henhold til bestemmelsen vil der således bl.a. kunne fastsættes nærmere regler om udenlandske motorkøretøjers adgang til at udføre godskørsel mellem steder i Danmark (cabotagekørsel), om gensidig anerkendelse af kvalifikationsbeviser og om afgivelse af statistiske oplysninger m.v.

Til § 3

Bestemmelsen indeholder en angivelse af de krav, som skal være opfyldt, for at en tilladelse kan gives til en person til den i lovforslaget § 1, stk. 1, angivne kørsel. Det vil sige den kørsel, der er omfattet af den nuværende ordning med »grønne tilladelser«. Bestemmelsen finder ligeledes anvendelse ved ansøgninger om fornyelse af tilladelser.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, hvori er redegjort for den eksisterende ordning med hensyn til vurdering af en ansøgers økonomiske og faglige baggrund, ligesom det er anført, at Danmark i henhold til forpligtelser i medfør af EF-medlemsskabet skal fastsætte bestemmelser om adgang til erhvervet med godstransport ad landevej i indenlandsk og international transport. EF-reglerne er indeholdt i Rådets direktiv 74/561, der foreskriver, at en ansøger skal opfylde krav vedrørende vandel, økonomisk evne og faglig dygtighed.

Kravet i stk. 1, nr. 1-4, er ikke indeholdt i den nuværende lovgivning, men svarer til de krav, der sædvanligvis stilles i anden lovgivning vedrørende virksomhed, hvortil der kræves godkendelse, tilladelse, bevilling eller lignende.

Kravet i stk. 1, nr. 5, om, at ansøgeren skal have den fornødne økonomiske baggrund svarer til § 5, stk. 1, i lov om godstransport med motorkøretøjer.

Den økonomiske baggrund dokumenteres i dag ved, at ansøgeren bl.a. skal indsende årsbudget og finansieringsplan, således at indtægtsmuligheder og omkostninger, herunder afskrivning og forrentning, kan vurderes. En gennemgang heraf kan ikke alene sikre, at virksomheden kan drives hensigtsmæssigt eller forsvarligt. Det er derfor nødvendigt at udstedelse af tilladelser gøres betinget af, at ansøgeren råder over en nærmere fastsat positiv egenkapital eller der eventuelt stilles bankgaranti, idet kravene kan være forskellige afhængigt af virksomhedens størrelse og de benyttede køretøjer. Det skal også gælde i relation til eksisterende vognmænd, der ønsker yderligere tilladelser. Dette krav vil sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift og modvirke kørsel i strid med reglerne om køre- og hviletid, overlæs m.v.. Ved ansøgning om fornyelse skal indsendes årsregnskab for det seneste regnskabsår og i tilfælde af dårlig økonomi kan fornyelse ske for et kortere tidsrum end nor-

malt, ligesom fornyelse helt kan nægtes eller kun vil omfatte en del af en virksomheds tilladelser. Ved nyetablering vil tilladelsen ligeledes kunne gives for en kortere periode end normalt, så virksomhedens økonomiske forhold kan blive efterprøvet efter få år.

Kravet i stk. 1, nr. 6, om, at vedkommende ikke må være dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, er indeholdt i § 5, stk. 3, i den gældende lov, og tilsvarende bestemmelse er indeholdt i anden lovgivning om tilladelsesordninger.

Henvisningen i bestemmelsen til borgerlig straffelovs § 78, stk. 2, indebærer, at den skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser. Hvorvidt det pådømte strafbare forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udøve vognmandsvirksomhed, afhænger således først og fremmest af, om det begåede forhold efter sin art viser en særlig fare for kriminalitet i forbindelse med udøvelsen af vognmandsvirksomhed. Ved farebedømmelsen er det afgørende, hvilken risiko der er for tilbagefald for netop denne gerningsmand. Der må derfor tages hensyn til de omstændigheder, hvorunder forholdet blev begået, forbrydelsens grovhed og udførelsesmåde, gerningsmandens personlige forhold på gerningstidspunktet og nu, om det er første gangskriminalitet eller gentagelse, og – ikke mindst – hvor lang tid der er gået siden lovovertrædelsen. Med hensyn til personer, der er dømt for berigelseskriminalitet eller for overtrædelse af reglerne i denne lov samt reglerne i færdselsloven og vedrørende køre- og hviletid, indebærer bestemmelsen, at man som udgangspunkt bør være tilbageholdende med at meddele tilladelse.

Henvisningen til straffelovens bestemmelse indebærer i øvrigt, at nægtelse af tilladelse på begæring af ansøgeren skal indbringes for retten af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Såfremt nægtelsen godkendes af retten, kan spørgsmålet på ny indbringes for retten, dog tidligst efter 2 års forløb. Efter retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 4, behandles sagen for retten i strafferetsplejens former.

Efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 7, skal en ansøger i faglig henseende være kvalificeret til at udøve vognmandsvirksomhed, hvorfor der kan fastsættes krav om, at vedkommende i en årrække skal have været beskæftiget i vognmandsvirksomhed, og herigennem have opnået kendskab til erhvervet. Der vil blive fastsat krav om obligatorisk deltagelse i et godkendt kursus med et nærmere angivet indhold, hvorved risikoen reduceres for, at ansøgere, herunder ansøgere, der alene har udført godskørsel med køretøjer, hvortil der ikke kræves tilladelse, ikke har kendskab til de

økonomiske og retlige vilkår, der gælder for godskørsel.

Det er videre efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 8, 1. led, en betingelse for meddelelse af tilladelse, at ansøgeren i øvrigt gør det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde. Bestemmelsen omfatter således tilfælde, hvor en ansøger har begået et eller flere strafbare forhold, der imidlertid ikke begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. stk. 1, nr. 6, men herudover omfatter bestemmelsen også forhold, der ikke har medført strafretligt tiltale. Det kan således være oplyst, at ansøgeren er afskediget fra en stilling på grund af uredelighed, der ikke har medført straffesag, eller at ansøgeren i anden virksomhed på grov måde har tilsidesat hensynet til sine kunder. Videre kan omstændigheder ved en eventuel tidligere konkurs, betalingsstandsning m.v. medføre, at den pågældende ikke kan anses for at kunne udføre virksomheden på forsvarlig måde.

Efter stk. 1, nr. 8, 2. led, skal ansøgeren endvidere gøre det antageligt, at han vil udøve virksomheden i overensstemmelse med god skik inden for branchen, herunder at han vil kunne drive virksomheden på en sådan måde, at den vil kunne leve op til de inden for branchen gældende regler og kutymer for god og sædvanlig, faglig kompetent transportvirksomhed. Det må i øvrigt understreges, at de krav, der følger af 1. og 2. led, i vidt omfang vil være sammenfaldende, og at der også vil kunne nægtes tilladelse, såfremt vedkommende f.eks. ikke tidligere har overholdt de kollektive overenskomster, eller som anført ovenfor har gjort sig skyldig i et eller flere strafbare forhold, der efter en samlet vurdering medfører, at vedkommende ikke kan gøre det antageligt, at virksomheden vil blive udøvet på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Såfremt nægtelse af tilladelse sker efter stk. 1, nr. 8, vil afgørelsen kunne efterprøves ved domstolene efter den almindelige regel om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63. Sagen skal af den pågældende anlægges for landsretten i 1. instans, men byretsbehandling vil dog kunne vedtages, jf. retsplejelovens § 226.

Bestemmelsen i stk. 2 medfører, at kravet om dansk indfødsret og bopæl bortfalder i det omfang, dette har hjemmel i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafik- og kommunikationsministeren. Bestemmelsen i EF-traktaten om etablering gælder for vognmandsvirksomhed, og derfor gælder kravet om indfødsret og bopæl ikke for personer, der er omfattet af disse regler. I henhold til bestemmelsen kan trafik- og kommunikationsministeren i øvrigt

fastsætte, at kravet om dansk indfødsret m.v. ikke skal gælde for f.eks. nordiske statsborgere.

Til § 4

Tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, kan som hidtil udstedes til et selskab eller anden juridisk person, såfremt betingelserne i lovudkastets § 3, stk. 1, nr. 4, 5 og 8, er opfyldt. Bestemmelsen i § 3, stk. 1, nr. 8, kan anvendes således, at der nægtes tilladelse til et selskab, hvor personkredsen bag dette helt eller delvis ikke selv vil kunne få udstedt en tilladelse f.eks. på grund af, at de pågældende tidligere ikke har drevet transportvirksomhed på forsvarlig måde eller i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det er videre en betingelse for at opnå en tilladelse, at der i selskabet m.v. er ansat en af Vejtransportrådet godkendt ansvarlig leder, jf. bestemmelsen i stk. 2, hvorefter denne skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4 og 6-8.

Den ansvarlige leder skal faktisk og vedvarende forestå godskørslen i virksomheden, og Vejtransportrådet kan derfor med henblik på sikring heraf, således at der ikke forekommer »stråmandsvirksomhed«, kræve ansættelseskontrakten forelagt til godkendelse, ligesom det kan fastsættes, at vedkommende er tegningsberettiget og udelukkende skal være ansat i selskabet, og ikke må drive virksomhed ved siden af arbejdet som ansvarlig leder.

Til § 5

Bestemmelsen indeholder hjemmel for trafik- og kommunikationsministeren til at fastsætte nærmere regler om udformningen af ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning og om godkendelse som ansvarlig leder, herunder om hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt.

Til § 6

Bestemmelsen i lovforslagets stk. 1 om, at en tilladelse gives for et tidsrum af højst 5 år, medfører, at der med passende mellemrum gives Vejtransportrådet mulighed for at overveje, hvorvidt betingelserne for at drive virksomheden fortsat er til stede. Bestemmelsen svarer til den nugældende ordning vedrørende tilladelser til godskørsel. Den har bl.a. en præventiv virkning, og bestemmelsen vil kunne anvendes til at fastsætte en kortere periode for gyldigheden af tilladelser til nystartede virksomheder, således at der kan foretages en vurdering af virksomheden hurtigere end i dag. Der kan gives en ansøger flere tilladelser forudsat betingelserne for udstedelse heraf er til ste-

de. Tilladelsen skal medføres under kørslen, herunder i udlandet. Efter den gældende lovgivning er tilladelsen personlig, og denne ordning foreslås opretholdt ved bestemmelsen i stk. 3. Forbudet mod, at tilladelsen hverken helt eller delvis kan overgå til andre, omfatter salg, bortforpagtning, udleje, udlån, pantsætning, kreditorforfølgning, arv eller lignende.

En tilladelse eller godkendelse skal meddeles på nærmere fastsatte vilkår, som det ikke er fundet hensigtsmæssigt at angive i selve loven, idet vilkårene ikke nødvendigvis skal være ens i relation til alle typer af tilladelser eller godkendelser. Bestemmelsen i stk. 4 giver en vidtgående hjemmel til at fastsætte vilkår i selve tilladelsen eller godkendelsen, herunder at tilladelsesindehaveren skal være registreret som bruger af et køretøj for hver tilladelse vedkommende har fået udstedt, at der afgives statistiske oplysninger, og vedrørende forsikringsforhold m.v. Denne angivelse er imidlertid ikke udtømmende, og den vil således bl.a. også kunne danne grundlag for at fastsætte vilkår om, at tilladelsesindehaveren skal have en fast ejendom til rådighed for virksomheden, således at køretøjer, der benyttes af denne, kan henstå på ejendommen. Der vil endvidere kunne fastsættes vilkår om, at der kun må udføres godskørsel med motorkøretøjer med en nærmere fastsat totalvægt, hvilket kan komme på tale i forbindelse med en tilladelsesordning for motorkøretøjer med en tilladt totalvægt på ned til 3,5 tons, idet der herved er mulighed for en smidigere behandling af det betydelige antal ansøgninger, dette vil medføre. Det forudsættes endvidere, at der kan ske ændring i vilkårene i tilladelsens eller godkendelsens gyldighedsperiode, hvilket kan blive tilfældet som følge af f.eks. nye EF-bestemmelser.

Bestemmelsen i stk. 5 svarer til den nugældende bestemmelse i § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer. Som hidtil er sigtet med bestemmelsen at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger.

Til § 7 og 8

I henhold til den gældende lovgivning er det Vejtransportrådet, der giver tilladelser – »grønne tilladelser« – til godskørsel for fremmed regning, og tager stilling til spørgsmålet om fornyelse og eventuel tilbagekaldelse heraf. Denne ordning foreslås opretholdt ved bestemmelsen i forslagens § 8, idet Vejtransportrådet også skal træffe afgørelse om godkendelse af ansvarlig leder, tilbagekaldelse af en sådan godkendelse m.v.. Endelig indeholder bestemmelsen en

præcisering af, at Vejtransportrådets afgørelser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Sammensætningen af rådet er ændret i forhold til den gældende lov, idet organisationen Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab udpeger ét medlem mod hidtil alene Danske Vognmænd.

Til § 9

I lighed med § 21 i den gældende lov indeholder lovforslaget bemyndigelse for trafik- og kommunikationsministeren til at fastsætte bestemmelser om afmærkning af køretøjer, der anvendes til godskørsel, omfattende såvel firmakørsel som godskørsel for fremmed regning. Bemyndigelsen kan videre benyttes til udfærdigelse af bestemmelser vedrørende kontrolforanstaltninger, herunder om fabrikation af skilte.

Til § 10

Bestemmelsen i stk. 1, indeholder som gældende lovgivning en hjemmel for trafik- og kommunikationsministeren til at fastsætte gebyrer for udstedelse af tilladelser og udstedelse af bevis for anmeldelse af køretøjer til firmakørsel, jf. lovforslagets § 11. Herudover åbner bestemmelsen mulighed for at fastsætte gebyr for godkendelse som ansvarlig leder og for behandling af ansøgninger. Ligeledes kan der opkræves gebyr for udstedelse af tilladelser i forbindelse med indførelsen af nye typer tilladelser og for udlevering af afmærkningsskilte. I medfør af bestemmelsen i stk. 2, er der udpantningsret for de nævnte gebyrer.

Til § 11

Som under den gældende lovgivning er firmakørsel holdt uden for reguleringen. Formålet med bestemmelsen er på en relativ enkel måde at kunne kontrollere overholdelsen af reglerne om den almindelige vognmandskørsel ved, at der skal gennemføres en anmeldelse og afmærkning af alle køretøjer, der anvendes til firmakørsel når motorkøretøjet har en tilladt samlet totalvægt, der overstiger en af trafik- og kommunikationsministeren fastsat vægtgrænse. Den gældende vægtgrænse er 6 tons, og der vil alene blive inddraget motorkøretøjer med en lavere tilladt totalvægt, såfremt der i EF vedtages det under bemærkningerne til § 1, stk. 1, nævnte forslag. Anmeldelsen vil som hidtil skulle ske til vedkommende motorkontor.

Til §§ 12 og 13

Efter lovforslagets § 12, stk. 1, vil en tilladelse kun-

ne tilbagekaldes af Vejtransportrådet, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i loven, forskrifter udstedt i medfør af loven eller vilkårene for tilladelsen. En tilbagekaldelse på dette grundlag er underkastet domstolskontrol efter de almindelige regler om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63, og det er ikke en forudsætning for anvendelsen af bestemmelsen, at den pågældende virksomhed eller indehaveren heraf er kendt skyldig i overtrædelserne ved en domstolsafgørelse. Således vil f.eks. konstateringen af, at et selskab gennem en periode ikke har haft ansat en ansvarlig leder kunne medføre tilbagekaldelse

Bestemmelsen i § 12, stk. 2 indebærer en udvidelse af adgangen til tilbagekaldelse i forhold til den nuværende lov. Mens betingelsen for frakendelse af retten til at udøve en bestemt virksomhed i henhold til straffelovens § 79 forudsætter en nærliggende risiko for misbrug, jf. også forslaget § 3, stk. 1, nr. 6, omfatter henvisningen til § 3, stk. 1, nr. 8, bl.a. lovovertrædelser, der hver for sig ikke er så graverende, men som ud fra en samlet vurdering fører til, at virksomheden ikke har gjort det antageligt, at denne vil blive udført på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der vil således i første række kunne ske tilbagekaldelse, såfremt der er konstateret overtrædelse af anden lovgivning, herunder bestemmelserne om køre- og hviletid, overlæs og transport af farligt gods, samt reglerne vedrørende skatte- og afgiftsforhold. Det er ikke en betingelse, at overtrædelserne er konstateret ved en straffesag. Herudover kan der ske tilbagekaldelse, såfremt virksomhedens indehaver eller de, der optræder i virksomhedens interesse, i øvrigt har handlet på en sådan måde, at de ikke længere kan gøre det antageligt, at virksomheden vil blive udøvet på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I en folketingsbeslutning af 28. maj 1986 om skærpelse af køre- og hviletids- samt kontrolbestemmelser for buschauffører er indeholdt bestemmelse om, at tilladelsen skal kunne tilbagekaldes ved alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, og de samme hensyn gør sig gældende vedrørende godskørsel.

En tilbagekaldelse efter § 12, stk. 2, er undergivet en kvalificeret domstolsprøvelse i henhold til lovforslagets § 13, der svarer til bestemmelsen i den nugældende lovs § 19 og tilsvarende bestemmelser i anden lovgivning vedrørende erhvervsregulering, idet dog bestemmelsen i stk. 3, er ny. Denne bestemmelse indebærer adgang til kvalificeret domstolsprøvelse, såfremt en tilladelse ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 8.

I henhold til bestemmelsen i udkastets § 12, stk. 3, vil godkendelse som ansvarlig leder ligeledes kunne tilbagekaldes efter både bestemmelsen i stk. 1 og 2, idet tilbagekaldelsen i sidstnævnte tilfælde er undergivet kvalificeret domstolsprøvelse.

Til § 14

Bestemmelsen i stk. 1, er indholdsmæssigt i overensstemmelse med § 20 i den gældende lov, men er nu affattet i overensstemmelse med tilsvarende bestemmelser i anden nyere lovgivning.

Reglen i stk. 2 indeholder en adgang til at kunne fortsætte virksomheden på grundlag af en midlertidig tilladelse, selv om den oprindelige tilladelse er bortfaldet, men såfremt der i afviklingsperioden sker overtrædelse af lovgivningen m.v., vil adgangen til at fortsætte virksomheden kunne bringes til ophør efter bestemmelserne i §§ 12 og 13. I særlige tilfælde kan anmeldelsesfristen og fristen til at udøve midlertidig virksomhed forlænges.

Til § 15

Bestemmelsen er indholdsmæssigt i overensstemmelse med § 22 i den gældende lov. Hvis en indehaver ikke udleverer det pågældende kendetegn, kan Direktoratet for Vejtransport i medfør af retsplejelovens regler om umiddelbare fagedforretninger begære sig indsat i besiddelsen heraf.

Til § 16

Bestemmelsen, der er ny i forhold til den gældende lov, indebærer, at politiet kan tilbageholde et motor-køretøj eller vogntog i tilfælde af, at der udføres godskørsel i strid med lovgivningen. Det må bero på en konkret vurdering om tilbageholdelse (kørselsforbud) er nødvendigt eller tilstrækkeligt for eventuelt at hindre yderligere overtrædelser. Udgangspunktet ved mere formelle overtrædelser må fortsat være, at en bøde efter § 17 er tilstrækkelig. Tilbageholdelse kan således ske, hvis tilladelse til godskørsel ikke er meddelt, eller der køres med overlæs, eller fartskriver ikke er installeret og lignende. Undertiden vil den konstaterede godskørsel i strid med lovgivningen være af en sådan karakter, at kørslen ikke må fortsættes. I sådanne tilfælde, herunder når registreringsgrundlaget er forkert, kan nummerpladerne inddrages.

Til § 17

Det foreslås i overensstemmelse med den gældende lovgivning, at strafferammen for overtrædelse af loven bliver bøde. Forbeholdet, der ikke findes i den gældende lov, om, at højere straf kan være forskyldt

efter anden lovgivning, henviser specielt til straffelovens § 131, hvorefter straffen er bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder for den, som uden offentlig bemyndigelse udøver en virksomhed, til hvilken en sådan kræves, eller vedblivende udøver en virksomhed, til hvilken retten er ham frakendt.

Det er meget vigtigt at modvirke, at vognmands- virksomhed udøves uden tilladelse, eller at denne virksomhed udøves ved anvendelse af stråmænd. Stråmandsvirksomhed kan straffes efter straffelovens § 131, stk. 2, hvorefter den, som medvirker til, at en person, der er fradømt retten til at udøve en virksomhed, udøver denne, straffes med bøde eller under særlig skærpede omstændigheder med hæfte. Herudover gælder det almindelige medvirkenansvar jf. straffelovens § 23.

I § 17, stk. 3, er det foreslået, at der også vil kunne pålægges staten og kommuner et bødeansvar. Tilsvarende gælder for et konkursbo m.v.

Til §§ 18 og 19

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 1989, og ophæve den eksisterende lovgivning på området fra samme dato. Bestemmelsen i § 18, stk. 3, opretholder de under den tidligere lovgivning givne tilladelser med de begrænsninger, der er fastsat herfor, idet bestemmelserne i lovforslaget i øvrigt finder anvendelse herpå.

Endelig indeholder lovforslagets § 19 sædvanlige forbehold vedrørende Færøerne og Grønland.