

de danske vognmænd vil kunne få en rimelig mulighed for at kunne hævde sig i den internationale konkurrence.

Da imidlertid den danske stat under de forhandlinger, det vil være nødvendigt at optage med fremmede regeringsmyndigheder for at opnå bedre muligheder for den danske godskørsel i udlandet, må forventes at blive stillet overfor krav om, at også danske vognmænds kørsel til udlandet, til hvilken kørsel der ikke efter den hidtil gældende lovgivning har været krævet tilladelse af danske myndigheder, inddrages under en reguleringsordning, har man anset det for nødvendigt, at der tillige søges hjemmel hertil, således at der skabes mulighed for at tilpasse kørslen efter de internationale hensyn, der måtte gøre sig gældende.

Før og under krigen måtte danske vognmænd, der ville udføre kørsel til Tyskland i medfør af den tyske trafiklovgivning, være i besiddelse af en af de tyske trafikmyndigheder meddelt tilladelse, hvilken tilladelse for hver enkelt vognmands vedkommende var begrænset til et bestemt antal vogne. Derudover skulle de enkelte køretøjer synes og godkendes af de tyske myndigheder, ligesom de danske vognmænd var pligtige til at tegne godstransportforsikring i et af de tyske vognmandsorganisationer administreret af forsikringselskab. Endelig var de danske vognmænd underkastet de fastsatte tyske fragttariffer.

Efter krigen blev spørgsmålet om den internationale godskørsel med motorkøretøjer taget op til drøftelse mellem de europæiske stater på møderne i den økonomiske kommission for Europa i Genève, og i 1947 blev det som følge af disse forhandlinger af de allierede besættelsesmyndigheder i Tyskland bestemt, at tilladelse til danske vognmænd til at udføre eksportkørsel til og gennem vestzonerne i Tyskland fremtidig kan udstedes af ministeriet for offentlige arbejder, og at sådanne tilladelser ikke kunne gives til vognmænd, der havde begået unationale handlinger under den tyske besættelse. Senere blev der tillige stillet krav om, at vognmænd, der gjorde sig skyldige i smugleri eller lignende forseelser, skulle fratages deres tilladelse, ligesom der blev fastsat begrænsninger i antallet af lastmotorvogne, der måtte anvendes ved kørsel i zonerne.

Medens der før krigen kun blev udstedt tilladelser til ca. 130 danske vogne, er antallet efter krigen ved internationale forhandlinger blevet sat op til 275, dog på betingelse af, at et tilsvarende antal tyske vogne får tilladelse til at udføre kørsel til Danmark. Fra tysk side er kontingentet på grund af forholdene dog endnu ikke blevet udnyttet fuldtud.

Også i Belgien og særlig i Frankrig er den danske godskørsel undergivet betydelige indskrænkninger. . . .“

Lovforslaget henvistes i folketinget til et udvalg, der enstemmigt indstillede det til vedtagelse med den ovenfor om