

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Det har været ministeriets opfattelse, at en effektiv udnyttelse af en EF-tilladelse i overensstemmelse med dens principale formål forudsætter, at indehaveren i forvejen er etableret i en eksportkørselsvirksomhed således, at han har erfaring og ikke mindst forbindelser til transportkunder såvel her i landet som i udlandet. Derfor har man hidtil uddelt EF-tilladelser til transportvirksomheder, der i forvejen havde en Tysklandstilladelse. Det bemærkes herved, at kørslen i og gennem Forbundsrepublikken på grund af disse tilladelsers stramme kontingentering altid har udgjort flaskehalsen i forbindelse med eksportkørslen til det sydlige udland.

Ved disse uddelinger har man betinget sig, at der af dem, der fik EF-tilladelser, blev afgivet et passende antal Tysklandstilladelser, således at disse tilladelser kunne uddeles til andre transportvirksomheder. Antallet af de Tysklandstilladelser, der på denne måde kom til fordeling, svarede imidlertid ikke til antallet af de udelte EF-tilladelser. Dette skyldes, at en transportvirksomhed som regel hellere ville have en Tysklandstilladelse end en EF-tilladelse, der i modsætning til Tysklandstilladelsen ikke giver ret til transitkørsel gennem Tyskland i forbindelse med transporter til lande, der står uden for EF.

Det kontingent på 77 tilladelser, som indtil nu i 1974 har stået til rådighed for Danmark, er fordelt til transportvirksomheder, hvis geografiske placering er således:

Sydlige Jylland 49

Midtjylland 6

Nordjylland 5

Sjælland 17

Den store overvægt, hvormed det sydlige Jylland er repræsenteret, har sin naturlige årsag deri, at langt de fleste transportvirksomheder, der har Tysklandstilladelser, har forretningssted her. Af i alt 433 Tysklandstilladelser er 281 tilladelser placeret hos transportvirksomheder med forretningssted her.

Dette forhold, at så mange Tysklandstilladelser findes i det sydlige Jylland, er dels historisk betinget. Det var i dette område, vognmændene startede eksportkørslen på det sydlige udland og specialiserede sig i denne form for transporter. Men dertil

kommer, at mange transportvirksomheder, der er startet i andre egne af landet, efter at de har fået tilladelse til at køre på det sydlige udland og oparbejdet en forretning, har set deres fordel ved at flytte forretningsstedet til Sønderjylland. Dette medfører ganske vist, at det gods, de skal transportere fra den øvrige del af landet, må bringes til Sønderjylland og omlades her, men ved at have forretningssted i nærheden af grænsen får de til gengæld mindst mulig kørsel inden for landets område og dermed bedre mulighed for at udnytte tilladelsen til kørsel på det sydlige udland.

Jeg tror, at den praksis, der hidtil er fulgt ved uddelingen af EF-tilladelser, hvorefter de fortrinsvis gives til virksomheder, der har Tysklandstilladelser og dermed er etableret i branchen således, at de har de fornødne kundekontakter for at kunne udnytte en EF-tilladelse efter dens principale formål, er rigtig, og at det også ved den kommende uddeling vil være nødvendigt af hensyn til de danske eksportinteresser at følge den.

Så længe tilladelserne til kørsel på det sydlige udland er undergivet en så stram kontingentering, som tilfældet er i dag, er det næppe muligt — eller hensigtsmæssigt — at hindre en vis koncentration af eksportkørselsvirksomhederne i det sydlige Jylland. Hermed være dog ikke sagt, at man ved den kommende uddeling på nogen måde skal medvirke til, at denne koncentration yderligere fremmes. Tilladelserne vil som hidtil blive fordelt ligeligt over hele landet i forhold til transportbehovet i de enkelte egne.

Jeg er helt enig i, at der i videre omfang end hidtil bør åbnes mulighed for, at nye vognmænd — og her tænker jeg også på den „lille vognmand“ i forholdet til de store transportvirksomheder — kan komme ind i eksportkørsels erhvervet.

Dette mener jeg imidlertid bør ske der ved, at man ved uddelingen af de nye EF-tilladelser sikrer sig, at de, der får disse tilladelser, afleverer et større antal Tysklandstilladelser end hidtil til fordeling blandt andre transportvirksomheder. En effektiv udnyttelse af Tysklandstilladelser stiller ikke samme krav til indehaveren som for EF-tilladelsernes vedkommende. Ved uddelingen af de ledige Tysklandstilladelser skal man derfor i højere grad end hidtil lade nye vognmænd, der kan sandsynliggøre, at de