

porter, 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 ialt 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 tilladelseerne på kort sigt, idet tilladelseerne 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 in-

deholder derfor ingen bestemmelse om fastsættelse af det samlede antal tilladelser, der kan udstedes. Ophevelsen af den antalsmæssige begrænsning vil endvidere være i overensstemmelse med udviklingen i De europæiske Fællesskaber, hvor der vedrørende den internationale godstransport er opnået principiel 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. Ansøgerensandel 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 forsvarlig 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.

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 mindst 3 år have været beskæftiget i en transportvirksomhed, speditivirksomhed eller anden dermed beslægtet virksomhed og herigennem, 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 forestås af foreningen Danske Vognmænd. Med henblik på at sikre størst muligt kendskab til de økonomiske og retlige vilkår, der gæl-