

[Udenrigsministeren.]

Indførte man et almindeligt forbud mod, at udenlandske virksomheder deltager i licitationer i Danmark, ville det næppe have nogen gavnlig virkning på danske virksomheders muligheder for at opnå ordrer i udlandet.

Det er derfor ikke hensigten at søge de nuværende regler ændret. Den samordning af fremgangsmåderne ved offentlige bygge- og anlægskontrakter i EF-landene, der er etableret ved direktivet, betyder endvidere øget mulighed for, at danske virksomheder kan opnå kontrakter i udlandet med de deraf følgende fordele for virksomhederne og beskæftigelsesmulighederne i disse. Det vil således ikke være i dansk interesse at søge de gældende regler på dette område ændret.

Af *Glensgård* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (31. juli 1974):

„Vil ministeren oplyse, efter hvilke kriterier EF-kørseltilladelse gives, og er ministeren indstillet på, at et større klientel i et større område kommer i betragtning ved den kommende uddeling af 64 stk. EF-kørseltilladelse?“

(Spm. nr. 344).

Begrundelse.

Ved gennemgang af de tilladelse, som er uddelt, er det bemærkelsesværdigt, at det fortrinsvis er vognmandsforretninger i det sydlige Jylland, der er i besiddelse af omtalte kørseltilladelse. I egne af landet, f. eks. Nordjylland, hvor der er et stort behov for eksportvogne, er det kun ganske få tilladelse, der er givet, hvorfor eksportindustrien må rekvirere vogntog fra grænseområdet. Ligeledes må det påses, at kørseltilladelse i rimeligt omfang gives til etablerede vognmænd, som ikke i forvejen har en sådan tilladelse, for på den måde at holde et frit erhverv på fode.

Minister for offentlige arbejder *Damsgaard's* svar (8. august 1974):

I modsætning til tilladelse, udstedt i henhold til de tosidige aftaler om landevejstransport, som Danmark har indgået, og som giver ret til at udføre transporter mellem Danmark og det pågældende land eller til transitkørsel igennem det pågældende land i forbindelse med transporter til andre lande, giver EF-tilladelse ikke alene ret til at udføre transporter mellem hjemlandet og en anden medlemsstat, men også til transporter mellem 2 fremmede medlemsstater (de såkaldte tredjelandstransporter). Det er oven i købet hensigten, at de fortrinsvis skal benyttes til sådanne tredjelandstransporter. En EF-tilladelse giver ikke ret til transitkørsel igennem en medlemsstat, hvis kørslen sker i forbindelse med transporter til ikke-medlemsstater, f. eks. Spanien og Schweiz.

Udgangspunktet for fordelingen af EF-tilladelse er — i lighed med, hvad der gælder ved fordelingen af andre tilladelse til international godskørsel, som er undergivet kontingentering, f. eks. tilladelse til kørsel i og gennem Forbundsrepublikken Tyskland i henhold til den dansk-tyske aftale — i hvilket omfang ansøgeren har mulighed for effektivt at udnytte tilladelsen i overensstemmelse med eksporterterhvervenes interesser. For EF-tilladelse kommer dertil, i hvilket omfang ansøgeren har mulighed for at udnytte tilladelse i overensstemmelse med deres principale formål (tredjelandstransporter) således, at man ved at give ham en EF-tilladelse kan få kontingenterede tilladelse i henhold til de tosidige overenskomster med de enkelte EF-medlemsstater frigjort og dermed udnytte dem til at opfylde andre transportbehov med.

Ved bedømmelsen af ansøgerens muligheder for at udnytte tilladelsen ser man dels på det transportarbejde, han hidtil har præsteret, dels på hans forventninger om fremtidigt transportarbejde bedømt ud fra de aftaler, han har indgået med transportkunder.