

Svar (15/12 93):

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

I henhold til Rådets direktiv 74/561/EØF om adgang til erhvervet med godstransport ad landevej i indenlandsk og international transport, som ændret ved Rådets direktiv 89/438/EØF, skal fysiske personer eller virksomheder, som ønsker at udøve erhverv med godstransport ad landevej, være i besiddelse af passende »økonomisk evne«.

Herved forstås rådighed over sådanne finansielle midler, som er nødvendige for at sætte virksomheden i gang og sikre dens drift på forsvarelig vis. Virksomheden skal således ifølge direktivet råde over kapital og reserver af en størrelse på mindst 3.000 ecu pr. køretøj eller 150 ecu pr. ton tilladt totalvægt for de af virksomheden benyttede køretøjer.

Som bevis for opfyldelsen af betingelsen om passende økonomisk evne kan myndighederne ifølge direktivet i stedet acceptere sikkerhedsstillelse fra en bank eller et andet behørigt pengeinstitut. Direktivet åbner mulighed for, at medlemsstaterne kan fravige bestemmelsen om økonomisk evne, hvis transportvirksomheden udelukkende udøver sit erhverv på det nationale marked.

Med henblik på at sikre et højt kvalitetsniveau i den danske vognmandsbranche har de danske myndigheder ved gennemførelsen af direktivet valgt at stille skrappe krav til vognmændenes økonomiske baggrund end krævet i direktivet. Der gælder endvidere samme krav for vognmænd, der udfører international og national godskørsel. Der er således ikke mulighed for undtagelse fra kapitalkravet for vognmænd, der udelukkende udfører indenlandske transporter.

Den, der ønsker at drive vognmandsvirksomhed i Danmark, skal i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 703 af 17. oktober 1990 om godskørsel ved ansøgning om tildeling eller fornyelse af indtil to tilladelser dokumentere at have egne økonomiske midler på mindst 100.000 kr. Ved ansøgning om tildeling eller fornyelse af yderligere tilladelser forhøjes dette kapitalkrav med 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse. Ansøgeren til en godskørselstilladelse kan vælge i stedet at stille sikkerhed for et tilsvarende beløb gennem et pengeinstitut eller et forsikringselskab.

Disse bestemmelser har været gældende i Danmark siden 1989. Der er således ikke tale om nye regler på dette område som anført i begrundelsen for spørgsmålet.

Det tilføjes for en ordens skyld, at den daglige administration af bestemmelserne vedrørende adgang til godskørselserhvervet, herunder undersøgelse af ansøgerens økonomiske baggrund, varetages af Direktoratet for Vejtransport, der er sekretariat for Vejtransportrådet.

**Spm. nr. S 350**

Til *ministeren for udviklingsbistand* (8/12 93) af:

**Annette Just (FP):**

»Hvordan kan det ske, at danske udviklingslån til Angola frigøres og anvendes til fortsatte indkøb af våben til brug i borgerkrigen?«

**Begrundelse**

Det fremgår af Morgenavisen Jyllands-Posten den 8. december 1993, at Angola nu har afhændet 49 pct. af aktierne i en statejet cementfabrik til en norsk-svensk koncern. Denne privatisering af den danske bistandsgave vil ifølge Morgenavisen Jyllands-Posten indbringe Angola 200 mio. kr., der så anvendes til indkøb af våben til brug i borgerkrigen.

Svar (21/12 93):

**Ministeren for udviklingsbistand (Helle Degn):**

Danmark har i 1981 og 1986 ydet to statslån på i alt 160 mio. kr. samt i 1990 22 mio. kr. i gavebistand til en cementfabrik i Angola.

Det statslige selskab Cimangola, der indtil nu har ejet fabrikken, er pr. 13. december 1993 blevet omdannet, således at 51 pct. af aktierne tilhører staten, mens 49 pct. tilhører det norsk-svenske firma Scancem. Den kapital, som Scancem har tilført firmaet, vil blive anvendt til rehabilitering af anlægget og indkøb af reservedele. Den angolanske regering vil således ikke få direkte indtægter ved omdannelsen af firmaet.

I strukturtilpasningsprogrammerne i en række afrikanske lande, hvor der lægges vægt på demokrati og markedsøkonomi, spiller privatiseringen af produktionsapparatet ofte en vigtig rolle både som middel til en mere effek-