

[Ahlmann-Ohlisen]

Det samme vil være tilfældet, såfremt andel af omkostning til den lokale områdechef ikke er medtaget i tilbudene.

Svar (29/3 94):

Trafikministeren (Trøjborg):

DSB har over for mig oplyst, at i alle de tilbud, DSB busser har afgivet, herunder også tilbud til Nordjyllands Trafikselskab, er priserne fastsat ud fra princippet »fuld omkostningsdækning som aktieselskab« – opgjort efter principperne i årsregnskabsloven – tillagt forjeneste.

I overensstemmelse hermed er tilbudspriserne i første omgang beregnet efter nøgletal, der er baseret på DSB bussers nuværende omkostninger pr. køreplankilometer og pr. bus.

Herefter er tilbudspriserne korrigeret for de mer-/mindreomkostninger, DSB busser forventer at få som aktieselskab med hensyn til forrentning, afskrivninger, lønsumsafgifter, moms og pensionsudgifter m.v. Endelig er tallene tillagt fortjeneste. Et eksternt revisionsfirma har gennemgået DSB bussers tilbudsmodel og udvalgte tilbud, herunder nærværende tilbud, og fundet, at modellen omfatter alle de omkostningsarter, som virksomheden vil få som aktieselskab, og at der i tilbudene er indregnet omkostninger, som disse vil være for DSB busser som aktieselskab, og at tilbudene således giver fuld dækning for afholdte omkostninger med tillæg af avance.

Der er derfor således ifølge DSB også taget højde for omkostninger til anlæg og løn til såvel lokal som central administration.

Spm. nr. S 857

Til trafikministeren (16/3 94) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor langt regeringen er nået i opfyldelsen af Konkurrencerådets krav om, at DSB skal afgive sine monopolrettigheder?«

Begrundelse

I maj 1993 fremgik det af dagspressen, at Konkurrencerådet havde påtalt de helt urimelige monopolrettigheder, DSB har. Det gjaldt f.eks. rettigheder i forhold til besejling af visse havne m.v.

Spørgeren ønsker ministerens redegørelse for, hvorledes regeringen har efterlevet Konkurrencerådets anbefalinger.

Svar (23/3 94):

Trafikministeren (Trøjborg):

Spørgeren henviser formodentlig til DSB's færgehavn i Helsingør, som er anlagt og bekostet af DSB i henhold til lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør. Konkurrencerådet rettede i brev af 26. maj 1993 henvendelse til min forgænger om at fremme konkurrencen med hensyn til overførsler af person- og lastbiler samt busser på ruten Helsingør-Helsingborg med henstilling om i et vist omfang at tillade alternative operatører at benytte DSB's havnefaciliteter i Helsingør.

Min forgængers opfattelse, som jeg fuldt ud deler, var, at den mest farbare vej til at skabe yderligere konkurrence på ruten ville være at søge spørgsmålet løst ved anlæg af en ny havn syd for DSB's havneanlæg i Helsingør. Forhandling herom foregår i øjeblikket.

Hvis spørgeren herudover sigter til den af DSB anlagte og drevne Rødby Færgehavn, kan jeg tilsvarende oplyse, at den danske regering for nylig i anledning af en klage til EU fra Stena-Line har meddelt Europa-Kommissionen, at Trafikministeriet har besluttet af imødekomme Stena-Lines oprindelige ansøgning om etablering af nye havnefaciliteter øst for den eksisterende Rødby Færgehavn.

Spm. nr. S 909

Til finansministeren (22/3 94) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren i forbindelse med det nye udliciteringscirkulære oplyse, om det er korrekt, at der i forbindelse med udlicitering af for eksempel rengøring kan stilles krav om, at arbejdet skal foregå i en bestemt arbejdstakt?«

Begrundelse

I en artikel i Det Fri Aktuelt den 18. marts 1994 giver de statsansattes topforhandler, Ove Hygum, udtryk for, at udliciteringscirkulærets formulering om krav til arbejdsmiljø også kan indbefatte krav om arbejdstakt.