

Spm. nr. S 2723

Til trafikministeren (25/6 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren redegøre for, om konkurrencebestemmelserne i lov om buskørsel er i overensstemmelse med EU-retten?«

Svar (4/7 96)

Trafikministeren (Hans Hækkerup, fg.):

Jeg går ud fra, at der med »konkurrencebetingelserne i lov om buskørsel« tænkes på § 4 i loven, der fastsætter, at der ved afgørelse af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Den nuværende formulering af § 4 blev indføjet i busloven i forbindelse med en ændring af denne i 1990, jf. lov nr. 364 af 6. juni 1990. Lovforslaget blev i overensstemmelse med sædvanlig praksis dengang notificeret over for Kommissionen, der har godkendt bestemmelsen. Bestemmelsen er således i overensstemmelse med EU-retten.

DSB oplyser, at DSB under hensyntagen hertil opgjorde de maksimale følgeomkostninger til ca. 7 mio. kr., hvis DSB ikke fik ordren, og hvis der ikke kunne findes anden beskæftigelse til de berørte medarbejdere. Det forudsatte, at der ikke var andre ordrer, eller at personalereduktionen ikke kunne opsuges i andre dele af DSB.

Dette var usandsynligt, og de opgjorte følgeudgifter er derfor også langt fra blevet realiseret. Uanset indregningen af følgeudgifter med det fulde beløb på ca. 7 mio. kr. var det valgte tilbud langt det billigste for DSB.

Spm. nr. S 2745

Til forsvarsministeren (27/6 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren i forlængelse af spørgsmål nr. S 2457 oplyse, hvilken type følgeomkostninger søværnet beregnede (jf. Finansministeriets cirkulære om udbud og udlicitering) i forbindelse med udbudsforretningerne i marts 1993 og marts 1996 vedrørende reparation og vedligeholdelse af motorer på flådens skibe, og vil ministeren oplyse, hvor stort et beløb disse følgeomkostninger udgjorde i forhold til de vindende bud?«

Spm. nr. S 2744

Til trafikministeren (27/6 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af spørgsmål nr. S 2454 oplyse præcis, hvilken type omkostninger der blev inddraget i beregningen af følgeomkostninger ved DSB's udbud på renovering af MR-regionaltog, og hvor meget disse omkostninger samlet beløb sig til?«

Svar (9/7 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som tidligere oplyst blev udbudene opgjort efter de retningslinjer herfor, der er fastlagt i Finansministeriets udliciteringscirkulære af 1. marts 1994. Det indebærer, at samtlige omkostninger skal indregnes og gøres sammenlignelige. Specielt for interne tilbud gælder, at følgeomkostninger ved at vælge en ekstern leverandør skal indregnes.

Svar (9/7 96)

Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):

Det kan oplyses, at Søværnets Materielkommando i forbindelse med udbudsforretningen i 1993 vedrørende reparation og vedligeholdelse af motorer på flådens skibe nedsatte en evalueringsgruppe til behandling af de indkomne tilbud. Endvidere nedsattes en følgegruppe med det formål at monitorere udbudsforretningens gennemførelse og rådgive om alle relevante forhold i forbindelse hermed. I følgegruppen indgik bl.a. repræsentanter fra Finansministeriet, Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen og Kammeradvokaten.

Under evalueringsgruppens behandling af de indkomne tilbud viste det sig, at følgeomkostningerne ville være stort set ens for alle tilbud og således ikke ville blive udslagsgivende for valg af leverandør. Med accept fra følgegruppen besluttedes det derfor at se bort fra alle typer følgeomkostninger under den videre evaluering af tilbudene.