

køb af AMANDA. Det er derfor problematisk, hvis en konkurrencepræget dialog reelt bliver begrænset til særlige tilfælde og på særlige betingelser, der vil betyde, at det snarere er undtagelsen end reglen, at f.eks. indkøb af komplicerede IT-løsninger kan foregå efter denne procedure.

Svar (12/1 01)

Erhvervsministeren (Ole Stavad):

Europa-Kommissionen har foreslået, at offentlige myndigheder skal have mulighed for at føre en konkurrencepræget dialog om særligt komplekse kontrakter over tærskelværdien. Tærskelværdien er i dag på ca. 1. mio. kr. for statslige indkøb og ca. 1,6 mio. kr. for (amts)kommunale indkøb og foreslås ikke ændret væsentligt.

Fra dansk side hilser Europa-Kommissionens forslag velkomment, fordi det medfører en større grad af fleksibilitet uden at tilsidesætte hensynet til en fair og lige konkurrence. En dialog mellem offentlige indkøbere og leverandører bliver nu mulig, hvor en sådan er begrundet, fx fordi et projekt ikke har fortilfælde, eller fordi det ville have været nødvendigt at investere uforholdsmæssigt mange penge eller at bruge uforholdsmæssigt megen tid på at erhverve den nødvendige viden.

Det er ikke muligt at opregne alle former for særligt komplekse kontrakter, der kan tænkes i dag eller i fremtiden, men i det seneste forslag er kontrakter vedrørende gennemførelsen af store edb-net nævnt blandt eksemplerne på særligt komplekse kontrakter, hvor konkurrencepræget dialog kan anvendes.

Forhandlingerne om Europa-Kommissionens forslag fortsætter under det svenske formandskab.

Spm. nr. S 1050

Til trafikministeren (9/1 01) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren redegøre for resultaterne af den undersøgelse, der er foretaget af COWI for Vej-

direktoratet, som viser, at unge kører dobbelt så meget i bil som deres forældre?«

Svar (17/1 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Vejdirektoratet har oplyst, at direktoratet til brug for det løbende arbejde med at vurdere udviklingen i biltrafikken har ladet udarbejde en analyse, hvori betydningen af parametre som generation, alder og køn for transportvanerne vurderes. Foreløbige resultater af analysen, som endnu kun foreligger i et udkast, har været præsenteret ved enkelte lejligheder. Det nye i denne analyse er, at forskellige generationer (dvs. personer født i en bestemt tidsperiode) via statistiske oplysninger følges over tid. Hovedresultatet af analysen er, at jo yngre generationen er, desto større transportarbejde har den. Det vil fx sige, at de nuværende 20-årige har et større transportarbejde, end de 20-årige havde for 30 år siden, når der er taget højde for forskelle i indkomst.

Hvis der derimod tages et tværsnit af yngre personers bilkørsel og tilsvarende ældre personers bilkørsel, viser data fra Transportvaneundersøgelsen fra 1999, at fx personer i aldersgruppen 50 til 59 år i gennemsnit kører lidt mere i bil end personer i aldersgruppen 20 til 29 år.

En analyse af de nævnte faktorer som generation, alder og indkomst forventes at kunne bidrage til et mere nuanceret syn på udviklingen i biltrafikken. Der er dog ikke fremkommet oplysninger, der umiddelbart ændrer ved Vejdirektoratets hidtidige forventninger til trafikudviklingen.

Spm. nr. S 1051

Til trafikministeren (9/1 01) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt COWIs undersøgelse, jf. S 1050, samtidig kortlægger uheldsstatistikken for unge henholdsvis ældre holdt sammen med forskellene i transportvaner og transportarbejde, og hvis dette er tilfældet, vil ministeren da også redegøre for resultaterne?«