

rører således Økonomi- og Erhvervsministeriets ressort. Videnskabsministeriet har derfor forelagt sagen for Økonomi- og Erhvervsministeriet, som har oplyst følgende:

»Økonomi- og Erhvervsministeriet har sammen med PA Consulting Group tilpasset PA's IT-lønsomhedsmodel så den modsvarer ministeriets specifikke behov.

Den nævnte rapport er et internt arbejdsdokument, der er udarbejdet til dels at understøtte de konkrete overvejelser omkring directory services i ministeriet dels at afprøve IT-lønsomhedsmodellens brugbarhed.

Directory service betyder, at man kan styre brugerrettigheder på tværs af ministerområdet, og letter adgang til tværgående systemer betydeligt.

Der er derfor tale om en rapport, der skal ses som en forundersøgelse frem for en fuldstændig IT-lønsomhedsanalyse, og derfor er forundersøgelsen ikke så detaljeret.

Ministeriet har behov for et bedre og mere gennemsigtigt beslutningsgrundlag forud for evt. IT-investeringer. Derudover vil en projektlejelse få redskaber til løbende temperaturmålinger og viden om, hvorvidt udvikling eller implementering sker som planlagt.

IT-Lønsomhedsmodellen skal ses som et supplement til Statsrevisionens og Rigsrevisionens anbefalinger og er ikke i modstrid med dette.«

Spm. nr. S 4131

Til trafikministeren (1/8 03) af:

Morten Homann (SF):

»Er det efter ministerens opfattelse i overensstemmelse med den danske miljø- og trafikpolitik, når adskillige danske rederier tager væsentligt højere priser for personer uden bil, sammenlignet med personer med bil, jf. Politiken den 27. juli 2003?«

Svar (29/8 03.)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg tillader mig at besvare spørgsmålene samlet.

Indenfor det gældende lov- og regelsæt, er der i Danmark fri konkurrence og etableringsret indenfor færgefart.

For de ruter, der udføres som offentlig service, er det op til udbydende myndighed i forbindelse med udbud og kontraktindgåelse at sætte rammerne for rederiets taktfastsættelse.

Jeg lægger vægt på, at der forud for udbud, der foretages af Trafikministeriet, er en politisk drøftelse af takst- og betjeningsniveau, således som det aktuelt er tilfældet for så vidt angår udbudet af færgebetjeningen af Bornholm.

Givet de udbudsmæssige og regulatoriske rammer, mener jeg derfor ikke, at det er hensigtsmæssigt, at jeg herudover via min varetalelse af statens hele eller delvise ejerskab af en række rederier, går nærmere ind i rederiernes konkrete forretningsmæssige overvejelser og beslutninger om prisstrukturen.

Jeg henviser i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål S 4092 og S 4093.

Spm. nr. S 4132

Til trafikministeren (1/8 03) af:

Morten Homann (SF):

»Hvorledes vil ministeren forhindre, at rederierne subsidierer transport af biler finansieret ved at tage overpriser fra gående eller cyklende passagerer?«

(Besvaret sammen med S 4131).

Spm. nr. S 4133

Til trafikministeren (1/8 03) af:

Morten Homann (SF):

»Hvorledes vil ministeren udnytte statens medejerskab af visse rederier til at sikre en prispolitik, der også tilgodeser de mange borgere, der ikke har bil?«

(Besvaret sammen med S 4131).