

[Statsministeren]

stemandslønnen. Jo større denne forskel er, desto mindre vil værdien af tjenestemandspensionsordningen aktuariemæssigt set udgøre.

De senere års meget høje renteniveau i forhold til lønstigningerne har derfor i væsentlig grad forskubbet forholdet mellem tjenestemandspensionsordningerne og de andre ikke-formueskattepligtige private og offentlige pensionsordninger, der er etableret på forsikringsmæssigt grundlag, til fordel for sidstnævnte.

For så vidt angår spørgsmålet om kapitalværdien af tjenestemandspensionsrettighederne på de enkelte løntrin bemærkes, at for eksempelvis et ugift postbud, der pensioneres som 67-årig med højeste pensionsanciennitet på 37 år fra slutløn i lønramme 3 (skalatrin 12), ville kapitalværdien på afgangstidspunktet af hans tjenestemandspensionsrettigheder – beregnet under de tidligere nævnte forudsætninger om et renteniveau på 15¼ pct. p.a. og årlige lønstigninger på 8 pct. samt ud fra en middellevetid på 12½ år efter det 67. år – udgøre 0,5 mill. kr., mens kapitalværdien af egenpensionen til en tjenestemand i lønramme 40 på højeste skalatrin (53) ville udgøre ca. 1,3 mill. kr.

For tjenestemænd i andre lønrammer over skalatrin 12 ville kapitalværdien ligge inden for dette interval.

Under forudsætning af årlige lønstigninger på maksimalt 4 pct. og under hensyntagen til det gældende renteniveau ville kapitalværdierne af tjenestemandspensionsrettighederne på de enkelte skalatrin være lavere.«

Spm. nr. S 199

Til *ministeren for offentlige arbejder* (11/11 82) af:

Barsøe-Carnfeldt (UP):

»Vil ministeren oplyse antallet af personel, herunder også det administrative, der er beskæftiget med vedligeholdelse og reparation af post- og telegrafvæsenets 5.500 automobilerheder, og udarbejde en opgørelse over den reparationsmængde, udtrykt i kroner eller procent, der fordeler sig på henholdsvis private autoreparatører og P & T's egne værksteder?«

Begrundelse

Spørgsmålet stilles i fortsættelse af mit spørgsmål nr. S 139 af 3. november 1982 og under henvisning til ministerens svar herpå.

De offentlige udgifter set generelt er større, end de burde være.

Store omkostninger og mulighed for besparelser findes således på visse større offentlige institutioner.

Når post- og telegrafvæsenet i særdeleshed kører med uacceptable budgetunderskud, var det måske umagen værd at afdække nogle omkostningsområder, f.eks. vedligeholdelse og drift af P & T's automobilpark, og herefter pege på bedre løsninger.

I det private erhvervsliv har der i de senere år været en stigende tendens til at anvende underleverandører ved fremstilling af delkomponenter, ved leasing af maskiner og biler samt ved at have konsultativ assistance på mange områder i stedet for at have fast stab og store faste kapacitetsomkostninger i øvrigt.

P & T ønsker ifølge ministerens oplysning ikke at udvide sin egen værkstedskapacitet i øjeblikket, og en sådan disposition ville også gå stik imod alle andre rationaliseringer.

Reparationsarbejde udført af private automobilværksteder vil kunne beregnes som en nettopris, hvori kun timeløn og materialer indgår.

Hvis de gennemsnitlige reparationsomkostninger pr. automobilenhed kan gøres billigere ved nettometoden, så har bruttometoden med eget værksted med fast personelstab og øvrige faste kapacitetsomkostninger ingen berettigelse.

Det er ikke ligeegyldigt, om en given beskæftigelse aflønnes af det offentlige eller af det private erhvervsliv.

Kun ved at udvide aktiviteterne i den private sektor kan der findes dækning for offentlige udgifter. Dette kan i dette tilfælde ske ved at konvertere reparationsarbejde fra egne værksteder til de private.

Besvarelse (23/11 82):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Til udførelse af egentlige vedligeholdelses- og reparationsarbejder vedr. P & T's rullende materiel, der ud over automobilparken også omfatter et relativt stort antal perrontraktorer og et stort antal traktorvogne, rullecontainere