

[Sven Skovmand]

ved forhandlinger med de berørte kommuner og amter.

Spm. nr. S 248

Til *finansministeren* (9/11 84) af:

Svar (20/11 84):

Carsten Andersen (SF):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

»Kan ministeren oplyse antallet af 67-, 68-, 69- og 70-årige tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår i statens tjeneste? I svaret bedes ministeren medtage, hvor mange af disse aldersgrupper der har arbejde i a) ledelsesfunktioner, b) seniorfunktioner (retræteposter) og c) almindelige basisstillinger.«

Loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet bygger på decentraliseringsprincippet, således at det er op til de lokale politiske myndigheder selv at træffe afgørelse om, hvorledes de ønsker at tilrettelægge og opbygge den lokale og regionale kollektive trafik inden for deres område. Jeg kan her også henvise til mit svar til spørgeren af 14. november 1984 vedrørende indførelse af takstfællesskaber mellem tog og busser i amterne. Til oprettelse af en fælleskommunal trafikvirksomhed i en amtskommune kræves dog ikke samtykke fra samtlige lokale myndigheder. En sådan beslutning kan træffes alene af amtsrådet samt mindst $\frac{1}{3}$ af kommunalbestyrelserne i amtskommunen under forudsætning af, at de pågældende kommunalbestyrelser repræsenterer kommuner, der har et flertal af indbyggerne i amtskommunen.

Svar (22/11 84):

Finansministeren (Palle Simonsen):

Finansministeriet er ikke i besiddelse af oplysninger, der gør det muligt at fordele tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte både på etårige aldersgrupper og på lønrammer, men en samlet opgørelse fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1. Antal tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår i statens tjeneste fordelt på lønrammer og aldersgrupper.

Lønramme	Alder	
	65-69 år	70- år
01-05	152	6
06-19	519	-
20-35	673	7
36-40	399	3

Lovens bestemmelser i øvrigt er indrettet sådan, at de kan fungere såvel i amtskommuner, hvor der er oprettet en fælleskommunal virksomhed, som i amtskommuner, hvor dette ikke er tilfældet.

Til trods for at der ikke i Århus og Fyns amter indtil nu har været ønske om oprettelse af en egentlig fælleskommunal trafikvirksomhed, er der dog taget skridt i retning af en koordinering af den kollektive trafik, idet der inden for de to amtskommuner er opbygget en form for fælles trafikvirksomhed for så vidt angår regionaltrafikken og i Århus amt også for så vidt angår en del lokaltrafik i de mindre kommuner.

De i tabel 1 indeholdte oplysninger er tilvejebragt gennem en omfattende personaletælling foretaget for det statslige personale i 1984.

Tællingens datamæssige grundlag udgøres af de informationer, der er indeholdt i statens regnskabsdirektorats løninformationssystem. Dette betyder, at datagrundlaget omfatter de institutioner, der pr. 1. januar 1984 var inde i de centrale lønsystemer, dvs. DSB, P & T, forsvaret, politiet og SCL (statens centrale lønanvisning).

Det decentraliseringsprincip, som den gældende lov bygger på, kan jeg fuldt ud tilslutte mig. Jeg har derfor ikke planer om at tage initiativer i retning af lovændringer, der skulle ændre på dette forhold, ligesom jeg må understrege, at initiativer i øvrigt fra min side med henblik på at få gennemført dannelse af trafikselskaber i de to amter heller ikke vil komme på tale. Sådanne skridt ville stride afgørende imod de intentioner om lokal selvbestemmelse, der er nedlagt i loven.

Antal ansatte er opgjort pr. 1. januar 1984. For DSBs vedkommende er antal ansatte dog opgjort pr. 31. december 1982.

Spm. nr. S 249

Til *ministeren for skatter og afgifter* (12/11 84) af: