

geres for visse tekniske omlægninger – herunder overflytning mellem reserver på §35 – ændrede skøn mv. udgør reduktionen af driftsrammen 11,9 pct. fra 2001 til 2005.

Tallene i budgetoverslagsårene på FFL02 udgør regeringens overordnede bud på udviklingen i de kommende år. Det er hensigten, at udmøntningen af det råderum, der hermed oparbejdes, sker i overensstemmelse med regeringsgrundlaget *Vækst, velfærd – fornyelse*, dvs. bl.a. på områder inden for bl.a. den borgernære service i kommuner og amter, og på visse højt prioriterede statslige områder.

Faldet i driftsrammen dækker over en lang række forskellige bevægelser. Udover forudsatte effektiviseringer, tekniske omlægninger og ændrede skøn mv. er der bl.a. også tale om ændringer som følge af udløb af initiativer fra tidligere års finanslovsaftaler, udløb af flerårsaftaler, gradvis indfasning af nye initiativer mv.

De samlede budgetterede lønudgifter på finanslovens lønkonti (standardkonti 11 og 12) på den tidligere regerings finanslovsforslag, korrigeret for tekniske omlægninger mv., var budgetteret til at falde fra 39,9 mia.kr. i 2001 på FL01 opregnet til 2002 pris- og lønniveau til 38,0 mia.kr. i 2005, svarende til en reduktion på 4,8 pct. fra 2001 til 2005.

På det nye finanslovsforslag for 2002, fremsat i januar 2002, er de samlede budgetterede lønudgifter på standardkonto 11 og 12 budgetteret til 36,6 mia.kr. i 2005, før evt. udmøntning af ovennævnte råderum på det statslige område. Det svarer til et samlet fald på ca. 8,5 pct. fra 2001 til 2005, det vil sige 3,7 procentenheder større end på den tidligere regerings finanslovsforslag for 2002.

Ændringer i de budgetmæssige rammer vil ikke nødvendigvis slå fuldt ud igennem på antallet af ansatte. Der kan være forskel på situationen og prioriteringen i de enkelte ministerier, herunder personalesammensætning, alderssammensætning af medarbejdere og omfanget af frie lønmidler.

Ændringer i antallet af stillinger afgøres af det enkelte ministerium og den enkelte institution inden for de budgetmæssige rammer på finansloven. Det er ledelsen i det enkelte ministerium, der har ansvaret for at foretage vurderinger af sammenhængen mellem opgaver, bevillinger og medarbejderressourcer.

På den baggrund kan det ikke bekræftes, at den tidligere regerings forslag til finanslov indebar besparelser på 8,4 pct. i årene 2002-2005, at

de samlede besparelser udgør 15,4 pct., eller at antallet af statsligt ansatte i 2005 vil være reduceret med 1/6.

Det kan i øvrigt oplyses, at der d. 5. februar 2002 er indgået aftale om finansloven for 2002 mellem regeringen og Dansk Folkeparti. Aftalen indebærer ændringer i forhold til det i januar fremsatte finanslovsforslag for 2002, herunder bl.a., at de på finanslovsforslaget fra januar indbudgetterede effektiviseringskrav i forhold til finanslovsforslaget fra august tilbageføres vedrørende erhvervsskolerne, de videregående uddannelser, efterskoler, daghøjskoler, folkehøjskoler mv. og produktionsskoler, uddannelserne under Kulturministeriet samt basisforskningen på universiteterne.

Spm. nr. S 642

Til trafikministeren (28/1 02) af:

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

»Vil ministeren bekræfte, at der udover forslaget om nedlæggelse af Transportrådet i regeringens forslag til finanslov for 2002 sker en nedskæring på bevillingen til Danmarks TransportForskning på 9,4 mio. kr., således at der i år 2002 kun er afsat 15,2 mio. kr. til dette område mod 46,2 mio. kr. i år 2001, og redegøre for, hvordan ministeren på den baggrund vil sikre et tilstrækkeligt vidensgrundlag for transportpolitiske beslutninger?«

Svar (6/2 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan oplyse, at der på finansloven for 2000 var afsat i alt 29,6 mio. kr. til Danmarks TransportForskning og Transportrådet, mens der på finansloven for 2001 var afsat i alt 45,8 mio. kr. til Danmarks TransportForskning og Transportrådet. På regeringens forslag til finanslov for 2002 er der afsat 15,2 mio. kr. til Danmarks TransportForskning, mens der ikke er afsat midler til Transportrådet.

Det er regeringens vurdering, at forslaget om at nedlægge Transportrådet og samtidig tilpasse bevillingen til Danmarks TransportForskning ikke i sig selv vil få væsentlige negative konsekvenser for mulighederne for at tilvejebringe et