

af den langsommelige proces med at afhænde virksomheden.

Trafikministeriet er ved at afhænde statshavnene i denne sommer. Tilbage i 1989 søgte f.eks. Stena Line om at købe en del af Statshavnen i Frederikshavn. Det blev totalt afvist. Nu må en del af statshavnenen bortgives med en pose penge vedlagt. Hvis man havde solgt til interesserede købere, da de meldte sig, så kunne staten måske have tjent penge på at sælge statshavnene frem for at have haft driftstab i mange år og et tilskud ved det gennemførte salg i denne sommer.

Staten har haft tab ved salget af ejendomme - primært dem staten overtog fra Københavns Kommune i TOR. Salget er foregået fodslæbende og har i en del tilfælde medført tab.

Og på lignende vis kan der for en række andre statslige salg konstateres, at først afvises privatisering/salg fuldstændigt. Derefter kommer en langsommelig proces, og til sidst bliver aktiviteterne alligevel solgt. Spørgeren vil have ministeren til at forholde sig til den situation. Hvis f.eks. Finansministeriet var mere innovativt og dagsordensættende, så kunne mange salg være gennemført for længst. Det kunne have sparet skatteborgerne for mange penge, der er gået til løbende drifttab og kapitaltilførsler, men måske også have medført bedre salgspriser.

Svar (11/8 2000)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Det er ikke regeringens politik at privatisere for privatiseringens egen skyld.

Men der kan i konkrete tilfælde være gode grunde til at lade en aktivitet, som hidtil har været varetaget af staten, overgå til privat varetagelse. Det gælder særligt, når et aktivitetsområde udsættes for konkurrence, som fx telesektoren og busdrift. Der kan også være andre grunde til at inddrage privat ejerskab, fx tilførsel af kapital eller ledelseskompetencer.

Det må i disse tilfælde sikres, at de politiske hensyn, der er forbundet med den pågældende aktivitet, fortsat tilgodeses, fx gennem offentlig regulering. Det er derfor for snævert alene at fokusere på salgsprovenuet for staten.

Herudover har det haft stor betydning i forbindelse med overvejelser om salg, at de fleste statslige virksomheder har medarbejdere ansat på tjenestemandsvilkår. Hvis der er tjeneste-

mænd i virksomheden, vil staten umiddelbart ikke kunne afhænde mere end 25 pct.

Til orientering gives i nedenstående tabel et overblik over de større privatiseringer og disses salgsprovenu i de seneste 15 år. (Ikke optrykt her).

Spm. nr. S 3426

Til skatteministeren (27/7 2000) af:

Kim Behnke (FRI):

»Hvad vil ministeren gøre for at ændre reglerne vedr. befordringsfradrag, så de ikke diskriminerer folkevalgte i privat ansættelse?«

Begrundelse

Folkevalgte i både Folketinget, amtsråd og byråd modtager frikort til offentlig transport. Konsekvensen af det er, at man mister retten til at opnå befordringsfradrag på selvangivelsen.

Er man offentligt ansat skolelærer, så kan et buskort være tilstrækkelig transportmulighed for et byrådsmedlem. Men er man privat ansat, måske endda sælger eller lignende med stort kørselsbehov, så er bybussen næppe løsningen. Den folkevalgte i privat ansættelse må derfor enten aktivt fraskrive sig frikort til offentlig transport eller miste befordringsfradraget.

Dermed bliver privat ansatte folkevalgte igen diskrimineret i forhold til offentligt ansatte. I forvejen er der en lang række punkter, hvor privat ansatte har dårligere vilkår, hvis de er folkevalgte end offentligt ansatte, hvilket undersøgelser fra Indenrigsministeriet tidligere har kortlagt. Mange af forskellene skyldes bl.a. vilkår i selve ansættelsen m.v., som det ikke er umiddelbart muligt for Folketinget at lovgive om for at fremme antallet af privat ansatte folkevalgte.

Da der er almindelig enighed om, at det ikke er hensigtsmæssigt, at over 2/3 af de folkevalgte er offentligt ansatte, så må vi fjerne de diskrimineringer, som vi kan fjerne.

Det er derfor spørgerens forventning, at ministeren vil tage initiativ til at ændre ligningslovens § 9, således at privat ansatte ikke bliver straffet på befordringsfradraget, når de bliver folkevalgte.