

**Spm. nr. S 2733**

Til socialministeren (14/5 01) af:

**Peter Skaarup (DF):**

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at indføre rabatordninger for pensionister og ældre på Øresundsforbindelsen mellem Sverige og Danmark – eksempelvis 65-billetter, således som det er tilfældet på f.eks. Storebælt?«

**Begrundelse**

Som opfølgning på spørgsmål nr. S 3121 fra folketingsåret 1999-2000, der fastslår, at der ikke eksisterer rabatordninger for pensionister og ældre på den nye Øresundsforbindelse mellem Danmark og Sverige, således som det er tilfældet på f.eks. Storebælt med de såkaldte 65-billetter, ønsker spørgeren derfor, at ministeren tager initiativer til at indføre sådanne rabatordninger, således at pensionisterne fremover kan få en god og billig tur til Sverige.

**Svar (25/5 01)**

**Socialministeren (Henrik Dam Kristensen):**

Jeg skal indledningsvis bemærke, at tilskud til befordring inden for den sociale lovgivning typisk er rettet mod borgere med særligt behov for hjælp og støtte og derfor ydes efter en konkret individuel vurdering af behovet. En sådan støttemulighed findes i § 103 i lov om social service, hvorefter kommunen kan yde tilskud til personer, som på grund af varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne har behov for befordring med individuelle transportmidler.

Der er endvidere efter pensionslovens § 17 mulighed for at yde personligt tillæg til pensionister, hvis økonomiske forhold er særligt vanskelige, herunder også til dækning af nødvendige befodringsudgifter, som pensionisten ikke selv er i stand til at betale.

Derudover findes der en række befodringsordninger uden for Socialministeriets lovgivning – heraf både individuelle befodringsordninger, som tilrettelægges lokalt og generelle rabatordninger for bl.a. pensionister. De generelle ordninger administreres for 65-billetternes vedkommende af DSB og en række regionale rabatordninger er etableret på aftalebasis af trafikelskaberne, amterne og kommunerne uden særlig lovhjæmmel.

Der er således ikke i den sociale lovgivning fastsat regler om rabatordninger for særlige persongrupper. På den baggrund er det min opfattelse, at drøftelser og beslutninger om generelle rabatordninger i relation til de kollektive transportmidler som hidtil – under inddragelse af trafikpolitiske og -økonomiske hensyn – bør foregå via de relevante organer, der enten på landsplan eller regionalt varetager administration og regulering af den kollektive trafik.

**Spm. nr. S 2734**

Til forsvarsministeren (14/5 01) af:

**Peter Skaarup (DF):**

»Vil ministeren kommentere artiklen i Jyllands-Posten den 25. april 2001, hvoraf det fremgår, at regeringens medlemmer i stigende omfang lægger beslag på forsvarets fly til VIP-flyvninger, således at forsvaret ikke kan løse opgaverne med overvågning af havmiljøet i tilstrækkeligt omfang?«

**Begrundelse**

Af Jyllands-Posten den 25. april 2001 fremgår følgende, som ministeren bedes kommentere.

»Regeringens top med statsminister Poul Nyrup Rasmussen i spidsen lægger i voksende omfang beslag på forsvarets fly, når de besøger udlandet.

De såkaldte VIP-flyvninger går ud over bl.a. forsvarets overvågning af havmiljøet, som i sidste uge blev kritiseret af Rigsrevisionen for at være mangelfuld, siger kilder i flyvevåbnet. Ifølge flyvevåbnetts officielle statistikker brugte landets to Gulfstream III-fly og ene Challengerfly sidste år 13 procent af deres timer i luften på VIP-flyvninger, f.eks. i forbindelse med 15 flyvninger med statsministeren.

I virkeligheden koster VIP-flyvningerne endnu mere tid, da flyene ganske ofte må stå uvirkosomme parkeret et sted i udlandet i flere døgn. Ministrene vil ikke slippe flyene under deres mødedage, da de ikke ved, hvornår de skal hjem, siger en embedsmand i forsvaret.

Spørgeren finder det grotesk, at forsvaret p.g.a. disse VIP-flyvninger må nedprioritere opgaven med havovervågning, da omkostningerne, som ministrene gennem VIP-flyvninger på-