

grænset, hvor stor erfaring kommunerne ville få ved afgørelse af disse sager, har socialministeriet ikke fundet det hensigtsmæssigt, at kompetencen lægges hos det sociale udvalg fremfor hos revaliderings- og pensionsnævnet.

Spørgsmål 180:

Et mindretal overvejer at stille ændringsforslag, således at § 61 i forslag nr. 45 til lov om social bistand får følgende udformning:

„Enke-, invalide- og folkepensionister befordres gratis med de af stat eller kommune drevne jernbaner og busforbindelser.“

Mindretallet forudsætter herved, at der sker taktsforhøjelser for andre passagerer og for godsbefordring, således at nettotabet ved gratis pensionistbefordring udlignes.

Det bedes efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder meddelt, hvilke betragtninger af regnskabsmæssig og anden art et forslag som det nævnte giver anledning til i Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

Svar (maj 1974):

Gennemførelse af et forslag som det nævnte ville modvirke bestræbelserne på at fastsætte pensionerne til en størrelse, der sikrer et rimeligt levestandard, og er derfor principielt uheldigt. Hertil kommer, at forslaget vil have en højst forskellig virkning for forskellige pensionister dels som følge af, at det vil afhænge af den enkelte pensionists helbredstilstand, i hvilket omfang han eller hun ville kunne have glæde af en sådan ordning, dels fordi en stor del af den kollektive transport besørges af private transportselskaber, som efter forslaget ikke skulle ind under — og heller ikke kunne tvinges ind under — ordningen.

For kommunernes vedkommende måtte en forpligtelse indføres gennem særlig lovgivning, hvilket måtte forudsætte forhandling med kommunerne. For staten måtte en regel optages i den lovgivning, der regulerer statens transportvirksomhed, idet det gældende lovgrundlag er baseret på en fastsættelse af takster, der hviler på omkostningsbetragtninger. Efter EF-reglerne kan der imidlertid principielt ikke gennem-

føres takstændringer, der går ud på, at visse grupper ikke skal betale for befordring, således at udgiften ved indtægts- tabet overføres til andre rejsende. En ordning måtte derfor finansieres ved et socialt tilskud. Reglen synes ikke at høre hjemme i en lov, der hovedsagelig fastsætter ydelser efter en behovsvurdering. Et forslag som det nævnte kan derfor ikke accepteres i bistandsloven.

Generaldirektoratet for statsbanerne har om forslagens økonomiske virkninger oplyst, at den ordning, der gælder for pensionisters rejser med de såkaldte 65-billetter, tilfører statsbanerne en indtægt af ca. 24 mill. kr. årlig. En regel om, at pensionister skulle kunne befordres gratis, ville således medføre et indtægststab af det nævnte beløb.

Den nuværende ordning med 65-billetter har begrænsninger med hensyn til, på hvilke dage billetterne kan benyttes, ligesom der gælder særlige regler for, inden for hvilke afstande der kan rejses. Skulle disse regler ændres, således at der skulle kunne foretages rejser uden sådan begrænsning, herunder rejser i den københavnske nærtrafik, ville indtægtsstab blive betydeligt større end det nævnte beløb af ca. 24 mill. kr. årlig. Det er ikke muligt at vurdere størrelsen af dette indtægststab.

Spørgsmål 181:

Er opregningen i § 26 udtømmende?

Svar (maj 1974):

Efter bistandslovforslaget er det hovedreglen, at hjælp fra det offentlige ikke skal tilbagebetales. Dette svarer til den ordning der har været gældende siden lov af 31. maj 1961 om offentlig forsorg trådte i kraft den 1. april 1962.

Da bistandslovforslagets §§ 25 og 26 således er *undtagelsen fra hovedreglen*, angiver de 2 bestemmelser udtømmende de situationer, hvor det sociale udvalg kan træffe beslutning om tilbagebetaling.

Spørgsmål 182:

Under henvisning til bistandslovforslagets finansieringsbestemmelser spørges, om ministeren ser nogen mulighed for, at Københavns kommune af staten kan blive af-