

[Ministeren for skatter og afgifter]

ledes medføre et provenutab, idet alene realrenten af indeksoptioner er skattepligtig, mens indekstillet er skattefrit. Gennemføres ombytningen derimod hos institutioner, der hverken beskattes af indeksoptioner eller nominelle obligationer, vil omprioriteringen alt andet lige ikke medføre ændringer i realrenteafgiftsprovenuet.

Spm. nr. S 879

Til *ministeren for offentlige arbejder* (13/3 85) af:

Carsten Andersen (SF):

»Kan ministeren oplyse, om der ud over indførelsen af et Nord Rail-rejsekort for unge under 26 år vil blive indført et tilsvarende for ældre, og hvis dette ikke skulle være tilfældet, hvad er så grunden til det?«

Begrundelse

Det er tidligere blevet oplyst, at Senior Rail-ordningen i Europa blev stoppet af mellem- og sydeuropæiske lande, mens de nordiske lande ønskede at opretholde ordningen. Da der nu er indført Nord Rail-rejsekort for unge, ville det være naturligt også at indføre et for ældre mennesker.

Svar (21/3 85):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Beslutningen om at indføre et nordisk ungdomsrejsekort i forbindelse med ungdomsåret 1985 medfører ikke, at der også indføres et tilsvarende kort for ældre.

Grunden hertil er blandt andet, at DSB sammen med 20 andre europæiske jernbaner, herunder også statsbanerne i de øvrige nordiske lande, den 1. maj 1983 indførte et nyt rabatkort for ældre, som ønsker at rejse med tog i international trafik.

Rabatkortet, der kaldes »Rail Europe Senior«, koster 60 kr. for et år og giver indehaveren ret til at få 30–50 pct. rabat på enkelt- og dobbeltbilletter på de deltagende jernbaner.

Dette kort er tilsyneladende allerede blevet meget populært hos de ældre. DSB solgte i 1983 i alt 3.451 kort, men i 1984 var salget steget til 6.939 kort, altså mere end en fordobling.

Som et eksempel på prisniveauet for billetter købt sammen med et Rail Europe Senior-kort vil en pensionist, som bor i Odense, kunne rejse på en rundtur til alle de nordiske hovedstæder på mere end 3.000 kilometer for kun 936 danske kroner.

Prisen for det nordiske ungdomsrejsekort er endnu ikke endeligt fastlagt, men det vil efter det nu foreliggende formentlig komme til at koste mellem 900 og 1.000 danske kroner. Et tilsvarende kort for ældre vil ikke kunne tilbydes til en lavere pris og vil derfor ikke give de ældre nogen prismæssige fordele i forhold til det allerede eksisterende og meget populære Rail Europe Senior-kort.

Indehaveren af et Rail Europe Senior-kort kan foretage lige så mange rejser, som tiden og økonomien tillader, inden for det år, hvor kortet er gældende. Dette ville ikke kunne lade sig gøre med et nordisk ældrerejsekort, som nødvendigvis måtte have en gyldighedstid svarende til ungdomsrejsekortet.

Konklusionen på mit svar er altså, at der allerede eksisterer et meget populært og fordelagtigt rejsekort for ældre, og indførelse af et »Nord Rail Senior-kort« vil efter min opfattelse ikke give de ældre bedre eller billigere rejsemuligheder i Norden.

Spm. nr. S 880

Til *forsvarsministeren* (13/3 85) af:

Houe (KF):

»Hvilke oplysninger kan ministeren give om de planer, som allierede og neutrale lande i vort nærrområde har for nybygning og modernisering af de i områderne værende u-bådsvåben?«

Begrundelse

Det fremgår af de kommentarer, som forsvarsministeren er fremkommet med efter sit officielle besøg i Sverige, at der bl.a. i Sverige tillægges u-bådsvåbnet en meget central rolle. Set på baggrund af den danske debat om u-bådes værdi ville det være nyttigt for vore egne overvejelser at kende de konkrete planer, der er for u-bådsvåben i landene omkring os.

Svar (20/3 85):

Forsvarsministeren (Engell):