

Vi er enige med hr. Helge Sander i, at det kan være betænkeligt, at efterlønsmodtagere får mere rabat end pensionister. Derfor må vi selvfølgelig se på forbruget, og ved evalueringen må der så tages stilling til, om der skal laves om på rabattsatsen, men vi støtter selvfølgelig forslaget.

Aage Frandsen (SF):

I politik er det somme tider, man skal bevæbne sig med tålmodighed, endda med jysk tålmodighed, og når det drejer sig om denne ordning, som nu kan træde i kraft 1. december, så er det et sted, hvor det har været nødvendigt, at man er i besiddelse af tålmodighed og jysk tålmodighed.

Det var meningen, at det skulle være trådt i kraft den 1. juli. Det lykkedes ikke, og vi interesserer os ikke så meget for, hvorfor det ikke lykkedes. Det afgørende er nu, at ordningen kan træde i kraft.

Med hensyn til den konkrete ordning er det, som det allerede er blevet fremført, en ordning, som blev aftalt mellem de partier, som er med i satspuljeaftalen, nemlig regeringspartierne, De Konservative, Venstre og SF, og det her var vores del af aftalen. Og på samme måde som vi har støttet både Venstres og De Konservatives del af den og regeringspartiernes del af den, er det selvfølgelig klart, at uanset om Venstre og De Konservative synes, ordningen er perfekt, støtter de selvfølgelig dette forslag.

I den forbindelse vil jeg da godt fremhæve, at grunden til, at man kan komme i den situation, at pensionister enkelte steder ikke har en ordning, der er så god som den, efterlønsmodtagerne får her, er, at pensionisternes ordninger er så mangfoldige, at det er umuligt at finde en ordning, der kan matche alle kommuners og alle regionale trafikskabers ordninger. Det er umuligt at finde sådan en ordning. Man kan godt finde en kommune, hvor rabatten på kort til pensionister i lokalområdet er mindre end 50 pct.; men til gengæld kan det dér være sådan, at pensionisterne så har nogle andre fordelagtige ordninger, f.eks. rabat på enkeltbilletter, og under alle omstændigheder har de jo mulighed for at få rabatkort til DSB.

Så det er forkert at sige, at det her er en ordning, der generelt er bedre end pensionisternes, for det er klart, at det er den ikke.

Og med hensyn til beløbsrammen må man jo sige, at når man laver en ny ordning, ved man ikke præcis, hvad beløbsrammen svarer til i det enkelte tilfælde, eller om beløbsrammen passer

til den ordning, der er strikket sammen. Det håber vi at den gør, og det regner vi med at den gør, men under alle omstændigheder er der nogle af de penge, som er afsat i år, som ikke bruges i år, og som der derfor kan gøres godt med i 1997.

Vi regner med, at dette forslag, som altså har været længe undervejs, kan gennemføres meget hurtigt i Folketinget, sådan at man kan nå at få det vedtaget i ordentlig tid inden den 1. december, for det vil betyde, at efterlønsmodtagerne har et retskrav fra den 1. december, for selv om ordningen måske ikke reelt er trådt i kraft i den forstand, at de til den tid kan få rabatkort med 50 pct.s rabat, har de under alle omstændigheder fra den dato et retskrav. Det kan sagtens praktiseres.

Under alle omstændigheder må man sige, at trafikskaberne har vidst, at denne ordning ville komme, og det har de vidst meget længe. Men retsgrundlaget er selvfølgelig først i orden på det tidspunkt, hvor loven er vedtaget, og det regner vi altså med at Folketinget er villigt til at sørge for bliver klaret ved, at lovforslaget får en meget hurtig første, anden og tredje behandling, så loven kan træde i kraft senest den 1. december.

Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Den foreslåede rabatordning er som sagt en udmøntning af en aftale mellem de fleste af Folketingets partier om anvendelsen af satsreguleringspuljen for 1996.

Der skal gives efterlønsmodtagerne rabat på 50 pct. af den ordinære pris på abonnementskortet. Det forudsættes, at midlerne fra satspuljeaftalen kan finansiere ordningen.

Det stemmer ikke helt med § 3, stk. 4, hvori det anføres, at den transportansvarlige afholder udgiften ved rabatordningen og dennes administration, og at Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen herefter vurderer den transportansvarlige, f.eks. HT, 90 pct. af det beløb, der er ydet i rabat, for hvem skal så finansiere de sidste 10 pct. af aftalen samt administrationsomkostningerne? Er det HT, i det øjeblik vi taler om Københavns Kommune? Det synes i hvert fald ikke rimeligt, hvis det forholder sig sådan, og det gør det forhåbentlig ikke, men det vil jeg gerne vide om det gør.

Til slut skal jeg i øvrigt sige, at i lyset af den verserende diskussion om tilbagetrækningsalderen, og hvilke incitament der skal til for at holde på arbejdskraften efter 60-års-alderen, er