

SUM-programmet. I dag finansieres 15 af disse centre af satspuljemidler. Videns- og formidlingscentre har ofte til formål at sætte fokus på bestemte aspekter af socialpolitikken, støtte bestemte grupper i samfundet eller lign.

Socialministeriet/Den Sociale Sikringsstyrelse arbejder til stadighed på effektivisere driften af de mange centre ved hjælp af mål- og resultatstyring, og på sammenlægning af institutioner hvor dette er muligt. Socialministeriet har ikke i dag styrelser som fagligt set dækker de områder, som dækkes af videns- og formidlingscentrene.

Ad 3. For så vidt angår støtte til andre tilskudsmodtagere gives denne, hvor der er tale om et specifikt støtteværdigt unikt formål.

*Spørgsmål 3, 4 og 5:*

Ad §15.11.03. Bloktilskud til DSB

»Med hjemmel i denne hovedkonto ydes der støtte til ældres togbilletter. Hvorfor afskaffes rabatten ikke samtidig med, at folkepensionen forhøjes tilsvarende.«

»Er ministeren enig i, at pensionister, der bor på steder, hvor der er dårlige muligheder for offentlig transport og derfor i stedet har egen bil, ikke får glæde af, at staten yder støtte til billigere offentlig transport for ældre?«

»En del ældre har ikke mulighed for at benytte offentlig transport, men må benytte bil, uanset, hvor dårlig en økonomi de har. Er det på denne baggrund rimeligt, at pensionister skal betale fuld vægtafgift og fuld pris for benzin? Ønsker regeringen at føre trafik- og miljøpolitik via pensionisternes privatøkonomi?«

*Svar:*

Vedrørende de tre spørgsmål om bloktilskud til DSB og rabatordninger til pensionister til transport kan jeg henvise til mit svar af 23. maj 2001 til Folketinget på spørgsmål S 2733, hvor jeg redegør for, 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 befordringsudgifter, som pensionisten ikke selv er i stand til at betale.

Derudover findes der en række befordringsordninger uden for Socialministeriets lovgivning – heraf både individuelle befordringsordninger, 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 trafikselskaberne, amterne og kommunerne uden særlig lovhjemmel.

Der er således ikke i den sociale lovgivning fastsat regler om rabatordninger for særlige persongrupper. Jeg har allerede ved mit tidligere svar til Folketinget givet udtryk for den opfattelse, at drøftelser og beslutninger om generelle rabatordninger til kollektive såvel som til individuelle transportmidler, i det omfang det drejer sig om inddragelse af trafik- og miljøpolitiske og/eller økonomiske hensyn – bør foregå via de relevante organer, der enten på landsplan eller regionalt varetager disse spørgsmål.

*Spørgsmål 6:*

Ad §15.11.12. Initiativer på det sociale område i Baltikum, 15.11.13. Sektorprogram for Litauen 1997 og 15.11.14. Sektorprogram for Letland 1997

»Ifølge anmærkningerne kan der overføres en del af årets forbrug til konto 15.11.01.10. Departementet.