

Marokko har forud for afleveringen af det fjerde og sidste inspektionsskib givet udtryk for, at man herudover havde behov for yderligere to skibe. Dette behov blev bekræftet af en dansk konsulentrapport fra juli 1990, der også fremhævede en rimelig udnyttelse og vedligeholdelse af de allerede modtagne to skibe.

Da bistandssamarbejdet med Marokko imidlertid generelt ikke forventedes fortsat, besluttede man fra dansk side ikke at gå ind i yderligere leverancer af fiskeriinspektionsskibe til landet.

Spm. nr. S 117

Til skatteministeren (26/10 94) af:

Niels Højland (FP):

»Vil ministeren overveje at ændre dieselbeskattningen, således at afgiften bliver mindre pr. l, men således at afgiften kommer til at gælde alle brugere af diesel?«

Begrundelse

Spørgeren finder det uheldigt og i flere tilfælde direkte konkurrenceforvridende og måske – i EU-sammenhæng – direkte ulovligt, at nogle brugere af diesel kan fradrage afgiften, mens andre brugere ikke kan.

Svar (14/11 94)

Skatteministeren (Carsten Koch):

Langt de fleste brugere af dieselolie til motor-drift betaler allerede den samme afgift. I dag er det sådan, at dieselaafgiften kun refunderes til skibsdrift, luftfart, jernbaner, rutebiler og landbrugsdrift.

Jeg vil ikke afvise, at det blandt andet ud fra et miljømæssigt synspunkt kan være hensigtsmæssigt at overveje at udvide afgiftspligten til f.eks. den kollektive trafik. I givet fald bør den kollektive trafik konkurrenceevne bevares gennem kompensation.

Derimod har jeg ikke noget generelt ønske om at sænke afgiftsniveauet for dieselolie. I forbindelse med skattereformen blev det som bekendt vedtaget, at dieselolieafgiften gradvis skal stige frem til 1998. Det forslag, jeg har fremsat den 6. oktober 1994 (L 5) om reduktion af dieselafgiftsforhøjelse, skal derfor ses i lyset af, at den

tyiske dieselaafgift ikke stiger så meget som forventet.

Med hensyn til lovlighed af fritagelserne i relation til EU kan jeg oplyse, at direktivet om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier (92/81/EØF) i artikel 8 blandt andet giver hjemmel til at fritage dieselolie for afgift, når den bruges til skibsdrift, jernbanedrift og landbrugsdrift. Herudover har Danmark en særlig tilladelse til at afgiftsfritage i forbindelse med rutebildrift.

Spm. nr. S 202

Til socialministeren (10/11 94) af:

Bruno Jerup (EL):

»Er det rimeligt, at børn af arbejdsløse kun kan få en institutionsplads, hvis de behøver et socialpædagogisk tilbud, jf. artikel i JOB OG BØRN nr. 18/94 om forholdene i Vamdrup Kommune, og vil ministeren overveje en præcisering af loven, så arbejdsløses børn ikke bliver diskrimineret?«

Svar (17/11 94)

Socialministeren (Karen Jespersen):

Efter bistandslovens § 69 skal kommunalbestyrelsen sørge for, at der er det nødvendige antal pladser i dagtilbud for børn og unge. Det er kommunen, der skønner over, hvor mange pladser der skal etableres, bl.a. under hensyn til kommunens økonomiske forhold. Spørgsmålet om prioritering af børnene ved optagelse i dagtilbud opstår alene i den situation, hvor udbudet af pladser er mindre end efterspørgslen.

Alle børn, der har ophold i kommunen, har ret til at blive optaget på venteliste til et dagtilbud. Når efterspørgslen efter pladser er større end udbudet, må kommunen imidlertid fastsætte visitationskriterier som grundlag for optagelse af børn i kommunens dagtilbud, jf. Socialministeriets cirkulære nr. 203 af 26. oktober 1990 om dagtilbud for børn og unge, pkt. 7.1.

Jeg skal i denne forbindelse understrege, at der er tale om en ret til at prioritere – ikke en ret til at udelukke. En kommune kan således ikke generelt kræve, at forældre skal være i beskæftigelse, eller at barnet skal have et særligt socialpædagogisk behov for at få tilbudt en plads i et dagtilbud. Hovedreglen er, at forældrene tilby-