

og/eller moder på tidspunktet for dødsfaldet havde bopæl på dansk område. Det er ikke muligt at oplyse antallet af tyrkiske statsborgere, som modtager børnetilskud.

Retten til social pension er betinget af dansk statsborgerskab, men denne betingelse gælder - efter loven - ikke for personer, der har haft fast bopæl i Danmark i mindst 10 år mellem det fyldte 15. og det fyldte 67. år, heraf mindst 5 år umiddelbart inden det tidspunkt, hvorfra pension ydes. Det vil således sige, at tyrkiske statsborgere, som har haft fast bopæl i Danmark i mindst 10 år, hvoraf mindst 5 år er umiddelbart inden pensionen ydes, er berettiget til social pension efter reglerne i loven. Pensionen fastsættes efter antallet af bopælsår i Danmark efter samme regler som gælder for danske statsborgere.

Konventionen fra 1976 bestemmer, at tyrkiske statsborgere har ret til social pension efter samme regler som gælder for danske statsborgere på betingelse af, at de efter det fyldte 15. år og inden opnåelsen af den normale pensionsalder har haft fast bopæl på dansk område i sammenlagt mindst 5 år. Dette indebærer, at konventionen har betydning for retten til social pension for tyrkiske statsborgere med bopæl i Danmark, som har haft fast bopæl på dansk område i mindst 5 år og mindre end 10 år. Da disse personer ikke registreres, er det ikke muligt at oplyse antallet heraf.

Retten til social pension er efter loven ligeledes betinget af, at modtageren har fast bopæl i Danmark. Denne betingelse er ophævet efter konventionen for tyrkiske statsborgere, som har været beskæftigede som arbejdstagere på dansk område i mindst 12 måneder og har haft fast bopæl på dansk område i sammenlagt mindst 5 år. Pensionen, som fastsættes efter antallet af bopælsår i Danmark, kan udbetales i Tyrkiet til personer, som opfylder disse betingelser.

Retten til at modtage folkepension i Tyrkiet er efter konventionen begrænset til folkepensionens grundbeløb. Konventionen giver ikke ret til udbetaling i Tyrkiet af andre ydelser til pensionister eller ret til at modtage sociale serviceydelser hverken i Danmark eller i Tyrkiet. Retten til sociale serviceydelser tilkommer allerede efter loven alle personer med ophold i Danmark.

Det kan oplyses, at der i 1998 udbetaltes social pension til 232 personer med bopæl i Tyrkiet, hvilket udgjorde en udgift på 6.034.643 kr. i 1998.

Hvad angår spørgsmålet om konventionernes fremtid, afventer Regeringen resultatet af en arbejdsgruppe, der i oktober 1999 blev taget initiativ til. Socialministeriet og Udenrigsministeriet vil i denne forbindelse vurdere samtlige konventioners politiske, økonomiske og administrative konsekvenser med henblik på overvejelser om konventionernes fremtid.

Spm. nr. S 990

Til trafikministeren (11/1 2000) af:

Peter Skaarup (DF):

»Hvad betyder det for vognmandsbranchens konkurrenceevne, at erhvervet rammes med ca. 300 mill. kr. i ekstra dieselaftgifter, hvilket er en konsekvens af finansaftalen for 2000, og er man derved fra politisk side ved at nedlægge det danske vognmandserhverv, samt er dette indgreb begrundet med miljømæssige hensyn?«

Begrundelse

Ifølge International Transport Danmark (ITD) har den årlige afgiftsbelastning for en typisk dansk eksportvogn fra midten af 1990'erne udviklet sig meget eksplosivt, og den årlige afgiftsbelastning er mangedoblet i perioden.

Spørgeren mener, at der kan rejses begrundet tvivl om, hvorvidt disse afgifter, der pålægges vognmandserhvervet, reelt afspejler de miljømæssige og samfundsøkonomiske omkostninger på området, eller om der er tale om skatter, der skal medvirke til at finansiere en uheldig økonomisk udvikling andre steder, bl.a. hos DSB.

Hvis der er tale om reelle miljømæssige afgifter, burde disse afgifter reduceres, når forureningen og de samfundsøkonomiske omkostninger, som er forbundet hermed, bliver reduceret.

I forlængelse heraf kan spørgeren nævne, at man med indførelsen af EURO-normer for lastbiler og gennem indførelse af ny teknologi på området har været i stand til at reducere miljøpåvirkningen radikalt, og meget tyder på totalt forureningsfrie lastbiler i midten af år 2000, hvilket selvfølgelig betyder, at miljøargumenter i denne henseende fremstår meget tyndbenede.

Indførelsen af ovennævnte EURO-normer bør således derfor indgå i regeringens overve-