

[Socialministeren.]

varigt arbejdsløses stilling efter (syge)dagpengeloven, når de har mistet retten til arbejdsløshedsunderstøttelse efter 26 ugers reglen.

Jeg kan hertil bemærke, at et grundlæggende princip i dagpengeloven er, at der kun kan udbetales dagpenge, når der foreligger et *indtægtstab* på grund af *sygdom*. Dette princip er udtrykt i dagpengelovens § 1.

Når denne regel skal føres ud i livet, er det derfor nødvendigt, at man undersøger, om der i hvert enkelt tilfælde forårsages et indtægtstab på grund af sygdommen, dvs. man må se på, hvorledes den pågældende ville have været stillet, hvis der ikke var indtrådt uarbejdsdygtighed på grund af sygdommen.

Ydelser efter dagpengeloven er således helt afhængige af de indtægtsmuligheder, pågældende ville have haft efter ansættelsesaftale, overenskomst eller anden lovgivning. Bortfalder disse indtægtsmuligheder, kan der ikke længere dokumenteres et indtægtstab på grund af sygdom.

Jeg kan oplyse, at sikringsstyrelsen — som fortolkende myndighed — i øjeblikket forbereder udsendelse af en meddelelse om dette spørgsmål. Det vil heraf komme til at fremgå, at der kun rent undtagelsesvis vil kunne udbetales (syge)dagpenge til den ovenfor nævnte gruppe. Dette kan f. eks. ske, hvor der ikke længere er ledighed inden for den sygemeldtes faggruppe, og hvor pågældende derfor efter al sandsynlighed ville have haft indtægtsgivende arbejde.

Af *Dohrmann* (FP) til ministeren for udenrigsøkonomi (6/8 75):

„Vil ministeren tage initiativ til, at der gennemføres tidssvarende forhold ved den dansk-tyske grænse?“
(Spm. nr. 301).

Begrundelse.

Forholdene ved den dansk-tyske grænse er et rodet foretagende; dette skyldes ingenlunde hverken danske eller tyske ansatte de pågældende steder. De forsøger efter bedste evne at tolke de mængder af forordninger og cirkulærer, der i stabelvis bliver hældt dem oven i hovedet, men resultatet er alligevel, at grænseovergangene i dag bedst kan sammenlignes med en bedre Storm P.-maskine.

Efter Danmarks indtræden i EF forekom-

mer det mærkværdigt, at danske vognmænd fortsat skal have tilladelse til at fragte varer til vore europæiske handelspartnere. Ved grænsen skal der udfyldes bjerge af papirer, lasten skal kontrolleres, alt skal skrives op og ned, flere lastvognstog har timelange ventetider, danske varer kan købes billigere syd for grænsen, tysk smør kan købes billigere i Danmark. Der er tredagesregler og endagesregler, bestemmelser om, hvor ofte man må passere grænsen og indføre varer samt uklarhed om, hvorvidt tredages-reglen skal opretholdes eller ej. Fjordsejladser har andre regler at følge, idet Flensborg Fjord er internationalt farvand, og som sådan kan der omsættes afgiftsfri varer osv., osv.

Alt i alt er det ikke for meget at sige, at det hele faktisk er noget roderi — hvilket bl. a. også Jyllands-Postens lederskribent gav udtryk for den 4. ds.

Minister for udenrigsøkonomi *Ivar Nørgaards* svar (14/8 75):

Den danske regering har stedse virket for en forenkling af EF's administrative procedurer.

Kommissionen for De europæiske Fællesskaber er ligeledes opmærksom på problemet. Det kan således nævnes, at Kommissionen — på initiativ af det danske medlem — nylig har tilstillet Rådet et omfattende handlingsprogram til forenkling af Fællesskabernes toldprocedure. For så vidt angår samhandelen mellem EF-landene forudses heri færre og enklere tolddokumenter. Med henblik på at undgå forsinkelse ved grænseovergange vil Kommissionen tillige undersøge mulighederne for i større udstrækning at basere toldkontrollen på virksomhedernes regnskaber fremfor fysisk kontrol ved grænseovergangene.

Spørgsmålet om den dansk-tyske grænse skal ses i denne generelle EF-sammenhæng. Dette ændrer selvsagt ikke ved det forhold, at der i bestemte tilfælde kan være en dansk interesse i særordninger for den dansk-tyske grænse; der kan erindres om den danske interesse i en opretholdelse af 3-døgns reglen.

Den danske regering vil også fortsat se det som en opgave at virke for en forenkling af de administrative procedurer; til eksempel kan nævnes, at regeringen har virket for en liberalisering og en forenkling af reglerne på godstransportområdet. En sådan liberali-