

relse, vil Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen vurdere, om kassens afgørelse er i overensstemmelse med arbejdsløshedsforsikringsloven og de retsforskrifter, der er udstedt i henhold til loven. Tilsvarende gælder de af kassernes afgørelser, som direktoratet får kendskab til som led i sin tilsynsvirksomhed.

Hvis Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen vurderer, at en kasses afgørelse ikke er korrekt, ændrer direktoratet afgørelsen eller hjemviser den til fornyet behandling i kassen.

Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringens afgørelser kan indbringes for Arbejdsmarkedets Ankenævn.

Jeg har i anledning af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen. Direktoratet har over for mig oplyst, at ph.d.-studiet med virkning fra 1. januar 1993 overgik til SU-finansiering. Der var således ikke længere tale om et ansættelsesforhold mellem uddannelsesinstitutionen og den studerende (bortset fra 840 timers ansættelse, som ikke er en del af selve uddannelsen).

Det var og er på denne baggrund direktoratets opfattelse, at der ikke er hjemmel i arbejdsløshedsforsikringsloven til at anse et SU-finansieret ph.d.-studium for lønarbejde, og at det derfor var nødvendigt at ændre praksis på området.

Direktoratet har imidlertid bemærket sig, at Arbejdsmarkedets Ankenævn i et par sager har truffet afgørelse om, at direktoratets ændrede praksis, hvorefter ph.d.-studerende behandles som studerende i relation til arbejdsløshedsforsikringsloven (bortset fra de 840 timers lønmodtagerbeskæftigelse), ikke skal have virkning for personer, som før den 1. januar 1996 har påbegyndt et ph.d.-studie.

Arbejdsmarkedets Ankenævn er den sidste administrative klageinstans inden for arbejdsløshedsforsikringssystemet, og direktoratet har derfor taget Ankenævnets afgørelser til efterretning.

Direktoratet vil på denne baggrund hjemvise de for direktoratet verserende konkrete sager til de respektive arbejdsløshedskasser med anmodning om, at kasserne på ny behandler sagerne og som første instans træffer afgørelse i sagerne.

Spm. nr. S 938

Til trafikministeren (2/1 98) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Med henvisning til Folketingets vedtagne dagsorden af 6. februar 1996 bedes ministeren oplyse, hvilke konkrete tiltag regeringen har iværksat for gradvis reduktion af trafikken CO₂-udslip inden for hvert af følgende vedtagne initiativer:

- planlægningsmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet,
- forbedring af transportsektorens energidnyttelse,
- fremme af den kollektive trafik,
- fremme af coastertransport,
- fremme af cyklisme i byområderne og
- fremme af person- og godstransport på skinner?»

Svar (14/1 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

»Regeringen fremlagde i foråret 1996 »Regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip« i sammenhæng med fremlæggelsen af den samlede energihandlingsplan »Energi 21«.

Handlingsplanen for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip indeholder en række initiativer, som tilsammen vil medvirke til at reducere transportsektorens CO₂-udslip. Den væsentligste effekt forventes at fremkomme i forbindelse med en forbedring af bilernes energieffektivitet i sammenhæng med stigende brændstofpriser.

Den stigende energieffektivitet forventes bl.a. at fremkomme på baggrund af de forhandlinger, som EU-Kommissionen gennemfører med den europæiske bilindustri med henblik på indgåelse af en forpligtende aftale om øget energieffektivitet i de nye biler, der markedsføres. Disse forhandlinger har endnu ikke resulteret i en aftale mellem EU-Kommissionen og bilindustrien. Det oplyses fra Miljøstyrelsen, at EU-Kommissionen af Miljøministerrådet er anmodet om at fremkomme med en redegørelse for forhandlingerne i marts 1998. Såfremt der ikke på dette tidspunkt er opnået en aftale, forventes Miljøministerrådet at anmode EU-Kommissionen om at fremsætte direktivforslag, der indeholder obligatoriske emissionsværdier for CO₂-udslip for personbiler.