

[Tommy Dinesen]

de forudsætninger, som lå til grund for beregningerne af rentabiliteten af den faste forbindelse over Øresund?»

Begrundelse

Den aktuelle svenske devaluering betyder alt andet lige, at prisen for svenske bilister for at benytte forbindelsen må stige med 10-15 pct., hvis der skal være balance imellem de danske og de svenske »overfartspriser«.

Et prishop på 15 pct. i svenske kroner må imidlertid betyde et fald i det antal svenskere, som vil benytte forbindelsen, specielt de svenske, som planlægger indkøbstur til Danmark (da prisniveauet er steget tilsvarende). Dette kan ikke undgå at påvirke rentabiliteten af broprojektet og de deraf afledte trafikprognoser. I lyset af den nye situation ønskes der derfor en vurdering/redegørelse for de ændrede forudsætninger.

Meget tyder på, at den internationale rente vil stige. Der ønskes en beregning af konsekvenserne for broprojektets rentabilitet for hver 1 pct.s stigning i renteniveauet.

Svar (10/12 92):

Trafikministeren (Ikast):

I begrundelsen for spørgsmålet anføres, at den svenske devaluering må betyde, at betalingen for biler, der kører på Øresundsforbindelsen fra Sverige til Danmark, skal forøjes med et beløb svarende til devalueringen, hvilket vil give anledning til, at et mindre antal biler end hidtil forudsat vil benytte forbindelsen.

Denne antagelse er ikke rigtig. Der vil ikke i forbindelse med en devaluering blive foretaget takstforhøjelser svarende hertil, jf. hermed, at niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg er udgangspunkt ved fastsættelsen af taksterne for vejtrafikken i henhold til tillægsprotokollen til regeringsaftalen.

For så vidt angår låneomkostningerne blev det under behandlingen af lovforslaget om en fast forbindelse over Øresund oplyst, at disse er vanskelige at forudsige for en periode af den varighed, der her er tale om, hvorfor de skønnede låneomkostninger er baseret på realrenten i OECD-landene, der typisk har ligget på 4-5 pct., samt den danske realrente, som de seneste 30 år gennemsnitlig også har ligget på dette niveau. Anlægget skal finansieres ved lånoptagelse på verdensmarkedet.

Som tidligere oplyst vil en højere realrente selvsagt indebære en forringet driftsøkonomi for det samlede anlæg. Såfremt der antages en realrente på 7 pct. fremover, indebærer dette, at Øresundsforbindelse fortsat vil være driftsøkonomisk rentabel, men der vil ikke være et overskud herfra, der fuldt ud kan finansiere de danske landanlæg.

Spm. nr. S 186

Til *arbejdsministeren* (26/11 92) af:

Martin Glerup (S):

»Anser ministeren det for at være i overensstemmelse med reglerne om jobformidling, at der sker annoncering af job via Dansk Teletjenestes 900-servicenumre, og vil ministeren tage initiativ til at forbyde visse firmaers anvendelse af denne metode til stillingsannoncering?«

Begrundelse

I et konkret tilfælde har et firma via et 900-servicenummer søgt byggefolk til fire entreprenørfirmaer i Danmark, Sverige og Tyskland.

I et andet tilfælde søges på samme måde rengøringspersonale. Det er ikke angivet, hvor i landet eller hos hvem, kun anført »Løn og vilkår bedre end sædvanligt«.

I det hele taget er annonceringen særdeles mangelfuld. De arbejdssøgende kan så på telefonsvareren indtale oplysninger om sig selv. En pæn del af gebyret går til annoncøren, mens annoncerne til gengæld ikke giver mange oplysninger om job- og lønforhold. Eneste sikre vindere er annoncørerne og Dansk Teletjeneste.

Det koster nemlig interesserede 9,95 kr. pr. minut at henvende sig til en telefonsvarer på et sådant 900-nummer. Det rejser spørgsmålet, hvilken sikkerhed der er for, at stillingsannoncer af den art er seriøse og ikke blot egnede til at lokke penge ud af arbejdshungrende ledige.

Svar (7/12 92):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Under forhandlingerne i Folketinget om liberalisering af arbejdsformidlingen gav jeg tilsagn om, at jeg ville følge udviklingen nøje, således at vi kunne gribe ind, hvis liberaliseringen måtte vise sig at få følger, der er menneske-