

Jeg kan ikke understrege stærkt nok, at det er det helt klare udgangspunkt, at arbejdsmarkedets parter selv skal forny deres egne overenskomster og løse deres egne konflikter. Imidlertid var situationen i det danske samfund på det tidspunkt ved at udvikle sig særdeles truende. Regeringen kunne ikke bare agere tilskuer, når parterne ikke var i stand til at løse situationen.

Det er beklageligt, at det undertiden er nødvendigt at gribe ind med lovgivning, ligesom det selvfølgelig er beklageligt, at Danmark bliver kritiseret. Men en ansvarlig regering bakket op af et ansvarligt Folketing er desværre undertiden nødsaget til at gribe ind ud fra samfundsvitale interesser.

Med hensyn til sammenkædningsreglen må vi erkende, at det danske overenskomsts system gør det nødvendigt at have en sådan regel. Det tror jeg, at der er bred enighed om. Vores system adskiller sig fra andre landes måde at regulere arbejdsmarkedet på. Vi har ikke de såkaldte industroverenskomster, men i stedet mange forskellige fagoverenskomster. Vi har derfor ofte mange forskellige overenskomster på den samme arbejdsplads/virksomhed, og hvis der ikke var en form for parløb, kan vores system ikke hænge sammen.

ILO opfordrer i afgørelsen regeringen til at indlede drøftelser med arbejdsmarkedets parter om en løsning af problemet. Denne opfordring vil regeringen naturligvis følge, formentlig i løbet af efteråret.

Spm. nr. S 2530

Til trafikministeren (5/7 99) af:

Ole M. Nielsen (KRF):

»Hvad er begrundelsen for, at der opkræves lavere personbil- og passagerafgifter for Helsingør og Rømø havne i forhold til havnene i Frederikshavn, Esbjerg og Hirtshals?«

Begrundelse

I forbindelse med finansloven for 1999 blev indført afgifter på passagerer og personbiler for anløb af statshavne.

For havnene i Frederikshavn, Esbjerg og Hirtshals udgør afgifterne 2 kr. pr. passager pr. enkeltbillet og 10 kr. pr. personbil pr. enkeltbil-

let. For havnene på Rømø og i Helsingør udgør afgifterne 50 øre pr. passager pr. enkeltbillet og 5 kr. pr. personbil pr. enkeltbillet.

Svar (16/7 99)

Trafikministeren (Frank Jensen, fg.):

Pr. 1. januar 1989 blev i forbindelse med Folketingets vedtagelse af Finansloven for 1989 indført en passager- og personbilafgift i de statshavne, som havde færgetrafik. I finanslovsforslaget blev Folketinget særskilt orienteret om, at de budgetterede indtægter baseredes på en forventet indtægtsforøgelse ved at opkræve en afgift pr. passager og personbil i færgehavnene.

Afgifterne i Esbjerg, Hanstholm, Hirtshals og Frederikshavn havne blev fastsat til 2 kr. pr. passager og 10 kr. pr. personbil, mens de tilsvarende afgifter i Helsingør og Rømø havne af særlige grunde blev fastsat til 50 øre og 5 kr. Baggrunden for differentieringen af passager- og bilafgifter var, at der på Øresund var langt større trafik og kortere sejl tid. Det samme gjaldt for passagerer og personbiler på Rømø Havn.

Spm. nr. S 2531

Til trafikministeren (5/7 99) af:

Ole M. Nielsen (KRF):

»Vil ministeren ændre skibs- og vareafgifterne samt personbil- og passagerafgifterne for anløb af de nordjyske statshavne efter ophør af det toldfrie salg i EU og efter forringelse af rederiernes konkurrencesituation på grund af Storebæltsforbindelsen og åbning af Øresundsforbindelsen til næste år?«

Svar (16/7 99)

Trafikministeren (Frank Jensen, fg.):

Som bekendt vil der i efteråret 1999 foregå politiske forhandlinger med vedkommende kommuner om statshavnene, herunder de nordjyske statshavnens fremtidige status.

Det vil herefter være op til de nye havneejere at drive havnene på forretningsmæssige vilkår.

Der er derfor ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til passager- og personbilafgifterne