

**[Ministeren for kommunikation og turisme]**

forretningsmæssige grunde praksis, at postbutikker ikke etableres i pengeinstitutter eller i andre finansielle virksomheder.

Der er derfor ikke tale om, at samarbejdsaftalen mellem GiroBank A/S og postvæsenet bruges til at sætte stop for en postekspeditions-løsning. At den lokale andelskasse i Ilskov, som spørgeren henviser til i sin begrundelse for det stillede spørgsmål, ikke kan anerkendes til udførelse af girobankforretninger, er således begrundet i dels lovgivningsmæssige forhold, dels konkurrencemæssige forhold.

Jeg skal vedrørende de konkurrencemæssige forhold endvidere gøre opmærksom på, at i forhold til kunderne virker postbutikkerne på samme måde som GiroBanks øvrige filialer, dvs. posthusene. Det følger heraf, at postbutikernes personale for at kunne udføre girobankforretningerne opnår en indsigt i GiroBanks forretningsmæssige forhold, som banken naturligvis ikke ønsker at ansatte i andre pengeinstitutter skal opnå indsigt i.

Uanset at der for tiden ikke er egnede muligheder for at etablere en postbutik i Ilskov, vil postvæsenet nøje følge udviklingen i området, således at en postbutik på ny kan etableres, hvis der viser sig mulighed herfor.

**Spm. nr. S 1228**

Til *arbejdsministeren* (27/7 93) af:

**Helge Sander (V):**

»Finder ministeren det acceptabelt, at organisationer i 1993 kan påtvinge en virksomhed en kollektiv aftale imod virksomhedens og medarbejdernes ønske?«

**Begrundelse**

Forlystelsesparken Brændesgaardshaven på Bornholm er midt i turistsæsonen blevet ramt af en SiD-blokade med tilhørende sympatiblokader. Årsagen er, at medarbejderne har indmeldt sig i Kristelig Fagforening, hvorefter virksomhedens kollektive lønaftale er sluttet med denne organisation og ikke med SiD.

*Svar* (30/7 93):

**Arbejdsministeren** (Jytte Andersen):

Det fremgår af begrundelsen for spørgsmålet, at det er foranlediget af en konkret sag. En fagforening har etableret blokade med tilhø-

rende sympatiblokader imod en virksomhed for at opnå lønaftale med virksomheden, der imidlertid har sluttet aftale med en anden organisation, som medarbejderne har meldt sig ind i.

Jeg har ikke nærmere kendskab til den aktuelle sag, men generelt kan jeg oplyse, at spørgsmålet, om der foreligger en kollektiv overenskomst og om lovligheden af anvendelsen af kollektive kampskridt, herunder blokade, til støtte for krav om overenskomst på områder, hvor kollektiv overenskomst ikke er indgået, kan indbringes for Arbejdsretten, jf. loven om Arbejdsretten § 9, stk. 1, nr. 4 og 5.

Det er efter praksis hovedreglen i dansk arbejdsret, at kollektive kampskridt er lovlige, hvis de forfølger et lovligt formål, og hvis den part, der iværksætter kampskridtet, har en rimelig faglig interesse i opnåelse af dette formål. Denne regel gælder også for sympatikonflikter.

Jeg har ingen planer om at søge denne retstilstand ændret.

**Spm. nr. S 1081**

Til *trafikministeren* (2/7 93) af:

**Ernst B. Schmidt (FP):**

»Hvordan er DSB's sikkerhed for passagertransport i forhold til andre sammenlignelige lande?«

**Begrundelse**

Spørgsmålet er stillet for eventuelt at kunne lære af, hvad andre lande præsterer på sikkerhedsområdet for togpassagerer.

*Svar* (12/7 93):

**Trafikministeren** (Helge Mortensen):

Sammenligning mellem uheldsfrekvensen ved jernbaner i forskellige lande kan foretages på flere måder.

Den Internationale Jernbaneunion, UIC, har fastsat en norm, der baserer sig på sammenligning mellem antal omkomne passagerer pr. 10 millioner personkilometer.

Nedenstående tabel 1 og figur 2 og 3 viser på dette grundlag en sammenligning mellem Danmark og henholdsvis Norge, Sverige, Finland, Tyskland, Frankrig og England. (Figurerne er ikke optrykt her).