

[Gudmø.]

Og hvis der — som det også anføres i bemærkningerne — skal ydes erstatning for et eventuelt indtægtstab til forskellige notarar, når nu disse ekspeditioner bliver gratis, var det dog meget nyttigt at vide, hvad indtægterne hidtil har været, før man kan beregne indtægtsnedgangen. Selv om det ikke er af den store statsfinansielle betydning, kunne det også være rart at vide, hvilken samlet indtægt staten her giver afkald på, for staten kunne jo med samme ret beregne sig gebyr for disse ydelser, som dens ansatte har gjort det lige siden 1814.

For det andet har jeg mærket mig, at man i samklang med justitsministeriets indstilling ikke finder det nødvendigt at lade § 144 afløse af en anden regel. Det er muligt, at dette kan undværes, idet man i afgrænsningen af, hvad notaren nu er pligtig at gøre gratis, holder sig til det traditionelle område for disse uegentlige notarialforretninger. Men netop når arbejdet nu skal udføres gratis, kunne det dog være naturligt at efterlyse en udtrykkelig angivelse af, hvad disse uegentlige notarialforretninger egentlig drejer sig om. Notarialinstruksen fra 1924 løser måske problemet i sin § 10, men dels gælder den direkte kun for København, dels må § 10 i hvert fald laves om, for den henviser udtrykkelig til § 144 i sportelreglementet, som vi nu er i begreb med at ophæve. Men at ændre en instruks er naturligvis ikke et lovgivningsanliggende.

Disse ting fra småtingsafdelingen kan vi forventelig få lejlighed til at drøfte i udvalget, og jeg tilsiger i hvert fald på mit partis vegne finansministeren en velvillig behandling af lovforslaget.

Henning Philipsen: Sportelreglementet af 1814 var jo den måde, som enevælden i sin tid valgte at belønne embedsmændene på. Det forekommer mig derfor, at dette lovforslag kunne være et eksempel på det tempo, det offentlige anvender, når det skal rationalisere sin egen virksomhed. Men herudover har jeg den opfattelse af dette lovforslag, at det må betragtes som et led i den såkaldte bensanering, som med mere eller mindre held har fundet sted i de senere år.

Det er jo, som det tidligere er sagt, ikke de store beløb, det drejer sig om, idet det for

Københavns notarialkontors vedkommende drejer sig om en årlig indtægt på 50.000 kr., og uden for København skønnes beløbet at være langt mindre.

På baggrund heraf formoder jeg, at et eventuelt indtægtstab for notararne må være af særdeles begrænset omfang også for den enkelte notar. Og hvis min opfattelse af dette lovforslag som et led i bensaneringen er rigtig, er der ikke meget mening i at yde disse beløb som indtægt for de pågældende på anden vis, i særdeleshed ikke hvis arbejdet udføres i den normale arbejdstid.

Jeg har endvidere forstået, at i det omfang — og jeg understreger i det omfang — notararne lider et indtægtstab, vil der blive ydet de pågældende et personligt tillæg til udligning af eventuel lønnedgang. Jeg formoder, at finansministeren regner med, at disse ydelser af personligt tillæg vil være af betydelig mindre størrelsesorden end de tidligere udbetalte honorarer i forbindelse med disse notarialforretninger; ellers ville der jo ikke være megen mening i lovforslaget.

Jeg går ud fra, at jeg kan få dette bekræftet. Og så kan jeg i øvrigt på mit partis vegne give tilslutning til lovforslaget.

Finansministeren (Grünbaum): Jeg vil gerne takke for en velvillig modtagelse af lovforslaget og skal sørge for, at udvalget får de ønskede oplysninger stillet til rådighed — og naturligvis også andre, som måtte ønskes.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til lønningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af toldloven.

(Lovforslaget (nr. 2) findes i tillæg A, sp. 181, fremsættelsen i tidenden, sp. 62).

Lovforslaget sattes til forhandling.

K. J. Mortensen: Under behandlingen af lov nr. 524 af 18. december 1970, hvorved man vedtog nedlæggelse af toldoplæg rundt i landet, fremførtes det adskillige gange fra industrivirksomheder, at dette til trods for de samtidigt vedtagne forbedringer af toldloven kunne virke hæmmende for dansk industris konkurrenceevne. Man har også i den senere tid haft indtryk af, at flere firmaer er gået over til at benytte toldfrie oplæg syd for grænsen, og dette kan eventuelt få til følge, at transporten på de danske havne formindskes, så stillingen som basishavn kan komme i fare, hvilket også fremføres i en artikel i Københavns havns havneblad nr. 9-10 1971, hvor det anføres:

„Man kan allerede se visse eksempler herpå, ved at relativt lavt betalende varegrupper som cement m.v. har stigende vanskeligheder ved at blive accepteret på gennemgangsbetingelser uden tillæg. Der har været krav fremme om, at sådanne varer skal leveres af ladningsejerne frit om bord i kontinenthavn, dvs. fortransport og omladning for afskibers regning Hvis de ovennævnte krav for gods med lav fragtrate kan gennemføres i første omgang, er mulighederne åbne for, at disse havnes (dvs. København og Århus) status som basishavne ophører.“

Hvis det sker, vil det betyde, at en hel del varer bliver pålagt en hel del ekstra fragtomkostninger, hvilket kan resultere i, at danske varer bliver væsentligt ringere stillet i konkurrence, end tilfældet vil være for varer, der afskibes eller modtages direkte i kontinenthavn.

Da det er væsentligt for Danmarks økonomi, at vor eksport gøres så konkurrencedygtig som muligt, henstiller jeg, at dette forslag fra finansministeren om en bemyndigelse til at oprette toldoplæg i havne, der i dag er basishavne, får en velvillig behandling i folketinget.

Det er i den senere tid fra industrien fremført, at oprettelse af toldlagre vil virke fremmende af flere grunde. Det er således over for mig anført, at en jysk fabrikk, som modtager varer fra andre nordiske lande til videre transport sammen med egne varer til havne i det sydlige Europa, har været udsat for at måtte indklare de modtagne varer, på grund af at skibet, som skulle modtage varerne, var blevet forsinket, så den gæl-

dende frist for videre ekspedition uden toldbehandling ikke har kunnet overholdes.

Det kan måske fra anden side fremføres, at en udvidelse igen af de toldfrie oplæg vil betyde en fordyrelse af administrationen inden for toldvæsenet, men jeg er overbevist om, at når finansministeren fremsætter dette lovforslag til behandling, så er det ud fra den betragtning, at der må kunne foretages eventuelle toldoplæg, uden at man behøver at have en særlig fordyrende ekspedition.

De øvrige ændringer i lov nr. 226 af 19. maj 1971, der foreslås af finansministeren, er en direkte følge af den vedtagne lov. Den har nu været forelagt signatarstaterne, og der er gjort indsigelse mod visse af paragrafferne fra fællesmarkedslandene, hvor efter disse paragraffer i henhold til loven skal bortfalde.

Jeg skal anbefale lovforslaget til velvillig behandling i toldudvalget.

Knud Thomsen: I grunden har der allerede tidligere fundet en forhandling sted om det emne, som lovforslaget vedrører, nemlig under andenbehandlingen af toldlovsforslaget i efteråret i fjor. Der var dengang fremsat et ændringsforslag fra socialdemokratiet, som gik noget videre, nemlig i retning af, at finansministeren skulle have en bemyndigelse til, hvor forholdene ganske særligt talte herfor, at tillade oprettelse af toldlagre. Forslaget er nu begrænset, i praksis, som det også fremgår af fremsættelsen, til Århus havn, som er den eneste basishavn uden frihavn her i landet.

Der syntes dengang under udvalgsarbejdet for så vidt at have været enighed om, at både frihavnssystemet og toldlagersystemet står i en vis modstrid med det rationelle i den nye toldlovsreform. Der synes også at have været en ret kraftig interesse fra erhvervslivet for til trods herfor at beholde både frihavnen og et toldlager i Jylland, i dette tilfælde altså i Århus. Efter de oplysninger, der fremkom dengang, var den materielle baggrund for disse ønsker ikke særlig betydelige, men man må samtidig erindre, at forhandlingen fandt sted på en uges tid mellem anden og tredje behandling. Jeg synes derfor, det kan være rimeligt, at vi i udvalget ser på, om der er fremkommet yderligere materiale fra erhvervslivet. Vi vil

[Knuud Thomsen.]

fra det konservative folkepartis side se med velvilje på dette materiale og deltagte i udvalgsarbejdet herom.

Med hensyn til de foreslåede nomenklaturændringer har jeg ingen bemærkninger at gøre. Vi må jo have en toldtarif, der er i overensstemmelse med Bruxellesnomenklaturen.

Jens Peter Jensen: Vedrørende det foreliggende lovforslag kan jeg sige, at venstre kan anbefale de ændringer, der er indeholdt i lovforslagets § 2. Det er jo af mere teknisk karakter og i overensstemmelse med den procedure, der var forudset, da vi vedtog ændringerne i toldloven sidste år.

Det kan måske siges, at der er nok så megen politisk interesse knyttet til den øvrige del af den højtærede finansministers forslag. Hvis man gør sig den ulejlighed at kigge tilbage i forhandlingerne i fjor, kunne politiske iagttagere måske gøre sig den overvejelse, om der virkelig er parlamentarisk dækning for at fremsætte et forslag af den karakter. Det mener jeg der er, fordi den højtærede finansminister har set meget praktisk og, synes jeg, fornuftigt på dette. Det skyldes naturligvis ikke, at den højtærede finansminister er valgt i Århus — skam få den, der tænker ilde derom — men det skyldes naturligvis, at den forrige regering havde taget problemet op og har arbejdet med det, således at der lå et forberedt materiale, som den nye finansminister kunne tage fat på og derfor allerede på sin første handlingsdag, da han jo ellers var meget travlt optaget af andre ting, kunne få også denne sag placeret på en god måde.

Vi havde jo, uden at jeg dog skal vade i det, ganske interessante drøftelser, da vi havde sagen fremme sidste år, og jeg lagde mærke til, at socialdemokratiet på det tidspunkt stillede et ændringsforslag, der gav finansministeren bemyndigelse til sådan med rund hånd at strø toldoplæg rundt omkring i landet, alt efter som lokale interesser kunne gøre sig gældende og havde gode talsmænd på tinge, der kunne befordre sådanne ønsker. Det måtte man naturligvis sætte sig imod, fordi det ville være ensbetydende med, at man undergravede hele ideen i den revision af toldloven, der da fandt sted.

I al beskedenhed sagt nævnte jeg, at der

var jo en helt anden udvej på det, nemlig at man erkendte, at når man bevarer Københavns frihavn, så må det også være rigtigt, at den basishavn, vi har i provinsen, gives samme vilkår.

Jeg skal erkende, at jeg ikke personlig er i stand til at vurdere omfanget af den betydning, det har for Århus havn at få et toldoplæg, som der her er tale om, men det er heller ikke min eller tingets opgave at vurdere dette. Den vurdering må man henlægge til de interesser, der er optaget af, hvad der her foregår, og det må være helt tydeligt, at de to basishavne, vi har i Danmark, stilles lige. Det er havne, der averterer internationalt, og det må være rigtigt, at man i denne avertering kan gøre opmærksom på, at de to basishavne kan tilbyde samme faciliteter.

Jeg må altså ud fra de synspunkter, jeg her har gjort gældende, sige, at jeg vil anbefale lovforslaget også for dette punkts vedkommende. Jeg vil gerne, for at man kan undgå, at det udvikler sig i en retning, der måske kan trække tingene i langdrag, sige, at jeg mener ikke, og det mener venstre heller ikke, at det vil være rigtigt, om vi gik videre. Vi må altså alene holde os til dette med basishavnene og den betydning, der ligger deri. Men det forhindrer ikke, at jeg godt kunne ønske, at der kom et udvalgsarbejde, fordi jeg gerne vil se resultatet af det arbejde, der blev sat i gang af den tidligere regering, så man kan få belyst forholdene omkring denne sag og dens rækkevidde. Her ved første behandling kan jeg tilsige en positiv udvalgsbehandling.

Dagmar Andreasen: Spørgsmålet om en bemyndigelse til finansministeren til at oprette toldoplæg blev grundigt diskuteret her i tinget den 17. december 1970. Forhandlingerne fylder 26 spalter i Folketingets Forhandlinger, så det var ikke ord, det manglede på.

Der er en lille variation siden sidst. Dengang var det, som allerede venstres ordfører har sagt, en generel bemyndigelse, denne gang er det en bemyndigelse til at oprette toldoplæg i basishavne, der ikke allerede har frihavn. Men både dengang og i dag drejer sagen sig om Århus, og jeg kan ikke forstå, hvorfor ministeren ikke i stedet for fremsætter et lovforslag, der siger, at Århus skal have et toldoplæg. Så var man dog færdig

[Dagmar Andreassen.]

med den diskussion. For tænk, hvis vi nu får en basishavn til, så begynder vrøvlet forfra. Jeg skal love ministeren, at der vil blive vrøvl nok fra erhvervsfolk i den kommende tid, så det er ikke nødvendigt også at få nogle, der er utilfredse med toldloven, til at blande sig i den diskussion.

Det må vel være rimeligt, hvis vi skal have et toldoplag i Århus, at vi så ikke får flere i Jylland. Og basishavne og toldoplag behøver sådan set slet ikke at have noget med hinanden at gøre.

Vi vidste udmærket godt, da vi vedtog toldloven i december måned, at der var nogle få virksomheder, som mistede nogle privilegier. Toldloven betød en rationalisering både for toldvæsenet og for erhvervslivet, og den betød for erhvervslivet som helhed en forbedring af vilkårene, men der var altså nogle, der måtte give afkald på nogle særfordele for at dele med andre, der så opnåede bedre betalingsbetingelser, end de hidtil havde haft.

Jeg kan så lidt som nogen af de tidligere talere gøre op i tal, hvad det betyder, at vi ikke har det toldoplag. Men jeg har i hvert fald ikke kunnet få nogen tal frem, der rigtig har kunnet give mig fornemmelsen af nogle størrelsesordner, der kunne overbevise mig.

Nu kan jeg nok høre, at hr. Jens Peter Jensen er godt tilfreds. Han talte jo, jeg vil næsten sige salvselsfuldt om denne sag. Men jeg er meget spændt på, hvad SF nu om lidt vil sige, for hr. Aksel Larsen talte jo varmt og engageret om, at hverken folketing eller regering burde lade sig påvirke af pression, da vi havde sagen til behandling i december måned.

Jeg bliver nødt til at sige, at hvis ikke der under udvalgsarbejdet kommer nye argumenter frem, som vi ikke kendte i efteråret, så skal man altså ikke vente det radikale venstres medvirken.

Jeg indrømmer gerne, at på et par punkter har forudsætningerne ændret sig. Vi troede i efteråret, at vi var godt på vej ind i et større frihandelsområde; nu har vi bygget toldmure op om os i mellemtiden, men det er jo da bestemt, at de skal være af kortere varighed, så det begrundes vel ikke rigtig et toldoplag i Århus, selv om behovet vokser ved det.

Den omstændighed, at DSB har fået finansudvalgets velsignelse til at sætte Store-Bæltstolden i vejret i mellemtiden, kan heller ikke begrunde et toldoplag i Århus, for det er ærlig talt ikke København, Århus konkurrerer med. Alle de, jeg har talt med i Århus, siger, at de muligheder, man vil benytte sig af, hvis man ikke har toldoplag i Århus, det er Gøteborg og Hamborg.

Det, der for mig er spørgsmålet, er: de penge, som det danske samfund kan tjene på at have lagerfaciliteter i Århus, opvejer de de ekstra udgifter, vi får til toldvæsenet, ved at man nu skal administrere sådan en ordning? De varer, vi skal bruge her i landet, skal jo nok finde herind. Kommer de ikke over Århus havn, så kommer de en anden vej, og så er der nogle andre, som måske råber knap så højt, der tjener noget på at skaffe dem hertil.

Vi skal nok se på sagen i udvalget, og vi skal nok kigge på de argumenter, der kom frem, men lad os se nogle tal på bordet, hvis vi skal ændre holdning.

Den del af lovforslaget, der går på at få samme nomenklatur som de øvrige lande i Europa, kan vi tiltræde.

Maigaard: Da det er første gang, jeg tager ordet her i tinget, vil jeg godt gøre den indledende bemærkning, at det vel ikke ganske er spørgsmål af den art, som vi her behandler, der skaber en socialistisk holdning til samfundets problemer. Det er langt snarere retningslinjerne for udviklingen og problemerne omkring de menneskelige relationer, der udgør de egentlige drivkræfter. Det er det sidste, Viggo Hørup har rammet ind med ordene: Politikken i snævrere forstand, hele rummelen om ministre, love, reformer og sådan noget interesserer mig kun i anden række. Jeg lagde vægt på den sociale revolution, jeg ville en anden rangforordning i folket.

Det er på en baggrund af denne art, man begynder at interessere sig for politik, engagerer sig og bliver valgt, hvorefter éns første ordførerskab altså vedrører en snirkel på en toldlov.

Det bringer i erindring, at politik ganske vist er at ville, men i nok så høj grad er smør, jernbaner og skadende vands afledning, som samme Hørup har udtrykt det, karakteristisk nok i sammenhæng med sin bekendelse

[Maigaard.]

til den sociale revolution og den nye rangforordning i folket.

I det foreliggende lovforslag, der på mærkværdig vis gav anledning til et veritabelt vinterfelttog sidste december, støder to hensyn sammen; hensynet til ligestillingen af erhvervsinteresser øst og vest for Store-Bælt støder sammen med hensynet til et enkelt hensigtsmæssigt og derfor økonomisk toldsystem.

Jeg hælder i retning af hensynet til toldsystemet. Forslaget minder mig om den kamp, der i forrige århundrede gik imellem de forskellige egne og landsdele om at få del i jernbanebyggeriet, en kamp, som fik Alexander Foss til at omdigte Drachmanns midsommervise til: vi får fred her til lands, når hver gård får station og hver landsby sin bane.

Men vi ville alligevel godt høre og veje argumenterne én gang til. Socialdemokraterne har jo lært sig begrænsningens kunst og går derfor til udvalgsarbejdet med et åbent sind.

Forslaget om ændring af § 2 kan vi tiltræde.

Finansministeren (Grünbaum): Også ved dette lovforslags behandling kan jeg sige tak for en stort set velvillig behandling.

Jeg håber, at vi også får overbevist fru Dagmar Andreasen om, at det er rimeligt at foretage dette.

Jeg vil gerne sige, at jeg er helt enig i det, som flere af ordførerne har sagt, at det, vi gør her, og det, vi allerede har gjort ved gennemførelsen af den tidligere toldlov med opretholdelse af Københavns Frihavn, i og for sig strider imod princippet i den nye toldlov. Men jeg synes, vi har lov til at fremhæve, at vi med den nye toldlov vel har fået verdens mest moderne toldlov, som i stedet for det gamle frilagersystem og frihavnsystem gør det muligt for hver enkelt importør praktisk taget at have sit eget frilager. Han kan jo få varerne direkte ind uden særlig behandling, få dem frem til sin egen virksomhed og have dem liggende dér med den betydelige kredit, som toldloven giver.

Men derfor kan man jo også sige, at den omstændighed, at man — dette være også sagt til fru Dagmar Andreasen — opretholdt

Københavns Frihavn, bevirkede, at der kom en skævhed ind i vores behandling af disse sager, og derfor tog socialdemokratiet dette spørgsmål op i sin tid.

Der har jo også fra jyske erhvervskredse været stærk kritik af, at man ophævede frilagrene i Århus, og når fru Dagmar Andreasen talte så smukt om, at folketinget ikke skal bøje sig for pression, tror jeg nu nok, at fru Dagmar Andreasen måske skulle have arbejdet ud fra den tanke, da man behandlede dette forslag i den forrige regerings tid, for da bøjede man sig jo for det, fru Dagmar Andreasen kalder pression, nemlig ved Københavns Frihavn.

Man kan jo overveje dette, og jeg tror nok, at når man overvejer det, må man komme til det resultat, at selv om noget måske ikke helt er i overensstemmelse med principperne og ikke helt logisk, kan der alligevel være en begrundelse for at gøre det. Derfor valgte man at opretholde Københavns Frihavn, og jeg tror, man kan sige det samme for Århus' vedkommende. Det er udtrykt på den måde, at bl. a. udlandet ikke kender vores meget moderne toldlov; dette med frihavne og frilagre er jo noget, man nu engang har i denne verden, og det kan altså give en saglig begrundelse for, at man siger: ja men vi skal alligevel have frihavne, og så kan man føre denne tankegang videre, synes jeg, med fuld ret, som man har gjort det fra det jyske erhvervslivs side, og sige: ja men når Københavnen får lov til at fortsætte med sin frihavn, kan det også være rimeligt, at den anden basishavn, Århus, får lov til at have frilagrene ellertoldoplagerne. Det er altså ikke helt urimeligt, hvad der foregår her; jeg synes, der er meget god overensstemmelse mellem det, man gjorde dengang, og nu.

Jeg har også forstået, at der stort set er velvilje over for forslaget, og jeg håber som sagt, at vi i udvalget kan få overbevist tvivlerne om, at det kan være rigtigt at gennemføre dette forslag.

Jeg har nogle avisudklip her om udtalelser fra jyske erhvervsfolk, bl. a. formanden for Provinshandelskammeret, som siger, at det glæder ham, at den nye regering kommer med denne håndsrækning til erhvervslivet vest for Store-Bælt; der foreligger også en række andre udtalelser i samme retning.

Jeg håber altså på en mere velvillig be-

[Finansministeren.]

handling i udvalget end den, der er kommet til udtryk her, men det bliver i hvert fald ikke noget kabinetsspørgsmål — det kan jeg godt sige.

Jens Peter Jensen: Jeg har ifølge traditionen skænket en mønt til det ærede medlem hr. Maigaard, der holdt sin jomfrutale, og jeg kan da have megen medfølelse med det ærede medlem, der må bringe sig i den situation at skulle tale om så trist og tørt et emne som det, der her er tale om. Jeg kunne måske trøste det ærede medlem mildt ved at sige, at det bliver skam ikke den eneste skuffelse, det ærede medlem får her i det høje ting. Her beskæftiger vi os jo med menneskeværk, og det er ret sjældent, at der er egentlig lejlighed til at dyrke de politiske guder, sådan som vi nys fik det foreskrevet af det ærede medlem.

Dernæst vil jeg sige til det ærede medlem fru Dagmar Andreasen, at jeg har med den dybeste interesse fulgt det ærede medlems aktivitet omkring danske skibsfarts- og transportproblemer ud fra hele det dybe engagement, som det ærede medlem har i dansk erhvervsliv. Jeg kunne blot ønske, at denne interesse bredte sig til lidt mere end Store-Bælt. Jeg forestiller mig jo ikke, at der skal komme en basishavn i Munkebo eller Kerteminde, end ikke i Ringsted. Men jeg forestiller mig, at der ad åre måske kan blive tale om, at der etableres en basishavn i f. eks. Esbjerg på den jyske vestkyst, som er en isfri havn, som er en havn af international interesse. Men det med at etablere en basishavn er jo ikke noget, folketingset bestemmer, det er noget, internationalt erhvervsliv enes om.

Jeg mener, at det lovforslag, den højt-ærede finansminister har fremsat, vil være i stand til at imødekomme også en sådan situation, hvis den skulle optræde ad åre.

K. J. Mortensen: Hr. Knud Thomsen anførte i sit indlæg, at der i udvalget i sidste samling havde været enighed om, at fri-

havne var i modstrid med det rationelle med hensyn til toldvæsenet. Det er ganske rigtigt, men jeg er næsten overbevist om, at hr. Knud Thomsen også husker, at der i udvalget var en hel del tvivl om, hvorvidt man ikke stadig væk burde anbefale det ændringsforslag, der blev stillet vedrørende, skal vi sige en bemyndigelse for finansministeren til at oprette eventuelle toldoplæg.

Endvidere er der et ønske fra fru Dagmar Andreasen om, at vi absolut skal sige Århus havn. Jeg finder, at den formulering, som finansministeren har givet, er fuldt ud korrekt. Som det lige er anført af hr. Jens Peter Jensen, kan der blive tale om, at basishavnen i Århus kan flyttes et andet sted hen. Det er ikke noget, vi har nogen som helst afgørelse af. Hvis vi derimod én gang har vedtaget, at der skal ved lov oprettes frit oplæg i Århus, og ikke nævnt, at det er på grund af, at den er basishavn, så skal vi til at vedtage en ny lov, i stedet for at ministeren til den tid har en bemyndigelse til simpelt hen at flytte toldoplægene.

Jeg er også overbevist om, at fru Dagmar Andreasen i udvalget vil få alle de argumenter, hun har ønsket. Jeg er sikker på, at den danske industri vil møde frem og gøre gældende, at det har virkelig betydning for en del af industrien vest for Store-Bælt, at man får disse toldfri oplæg.

Dagmar Andreasen: Det bliver næsten antydnet, at Århus havn som basishavn kan komme i fare, hvis ikke den får et toldoplæg. Det har jeg i hvert fald ikke foreløbig set noget som helst der tydede på var tilfældet. Når jeg ikke mener, at det er nødvendigt, at der absolut følger et toldoplæg med en basishavn, er det, fordi jeg ikke har mistet troen på, at vi går ind i en verden med fri samhandel. Jeg tror ikke, det, vi har lavet, vil smitte, og derfor mener jeg, at toldoplæg skulle blive overflødige, når vi har fri handel.

Jeg vil gerne sige til hr. Jens Peter Jensen, at jeg selvfølgelig interesserer mig for anden skibsfart end Store-Bælts, men der er da ingen tvivl om, at vareudvekslingen i

[Dagmar Andreasen.]

verden bliver ved med eller uden toldoplæg i Århus; og at hele skibsfarten skulle komme i fare, er jo at blæse denne sag for stort op. Vi ved, at frihavnen i København har mindre og mindre betydning, vi ved, at kun 2½ pct. af de varer, som lå i frihavnen, lå længere, end vi nu kan få kredit, så det er jo at blæse sagen temmelig højt op.

Aksel Larsen: Jeg havde ikke tænkt mig at tage ordet, for det forekom mig, at denne sag var klar nok, efter at den én gang var afgjort i Folketinget for et års tid siden, og jeg havde da slet ikke tænkt at tage ordet efter fru Dagmar Andreasens første tale, som jeg fandt fuldkommen dækkede mine synspunkter; dér blev det fornødne sagt.

Jeg er imidlertid nødt til det, efter at finansministeren har forsøgt her at forsvare sit lovforslag. Hans forsvar går i det store og hele ud på, at eftersom der er en frihavn i København, og eftersom denne frihavn strider mod toldlovens principper, tog socialdemokratiet sagen med Århus toldoplæg op i sin tid, og derfor kommer den til os nu.

Det er jo aldeles ikke rigtigt. Det er rigtigt, at principielt og strengt taget strider Københavns Frihavn mod toldloven, men på den anden side havde Københavns Frihavn fået forlænget sin koncession, før denne toldlov kom, så alene af den grund kunne man simpelt hen ikke sige: ja men nu vedtager vi toldloven. Så forsvinder Københavns Frihavn ikke. Det var slet ikke, fordi Københavns Frihavn eksisterede, at man dengang kom med forslag fra socialdemokratiet om, at nu skulle Århus have mulighed for toldoplæg. Det var simpelt hen, fordi man sagde: det skal Århus have, og så skal ministeren have en bemyndigelse, og så fandt man på denne kunstige begrundelse med basishavnen, som man nu har puttet ind i lovforslaget; for ikke at nævne det famøse bynavn Århus siger man: havne, der er basishavne.

Jeg tror, vi, der var med til at behandle det sidst i Folketinget, blev fuldkommen klar over, at for det første spiller det ingen rolle for trafikken på en havn, om den er basishavn eller ej; der kommer ikke så meget som en jolle mere til Århus, fordi den er basishavn, end der ville komme, hvis den

ikke var basishavn. Men for det andet, og det er vel vigtigere: det er ikke sket i skibsfartens historie, at en havn, der er blevet anerkendt som basishavn, har mistet anerkendelsen, så man kan spare sig at male en vis person på væggen og sige: selvfølgelig, hvis Århus ikke mere er basishavn og basishavnen flyttes til Esbjerg, så må vi lave det om.

Det, der fik Folketingets store flertal til, da loven blev vedtaget, at gå imod forslaget om særlige faciliteter for Århus, var, at hvis man med en absolut kunstig begrundelse som følge af en lokal pression på regering og lovgivningsmagt gav Århus en undtagelsesstilling, ville alle andre havnebyer i landet kunne komme og sige: ja men hvad så med os, hvad så med Esbjerg, hvad så med Ålborg, Frederikshavn, Odense? Jeg skal undtage Vorbasse og Espergærde, men ellers kan vistnok de fleste havnebyer i Danmark komme og sige: ja, ja, vi har ikke navn af at være basishavn, men skal vi ikke alligevel have lov til at have et sådant toldoplæg? Og det fremgår jo af bemærkningerne til lovforslaget, at det i hvert tilfælde generer toldvæsenet, og at det forøger administrationsudgifterne for toldvæsenet og betyder et likviditetstab for statskassen.

Nå ja, dette skulle i hvert fald siges, og der skal frembringes adskillige andre og bedre argumenter end dem, vi har hørt fra ministerens side, for at man kan forvente, at jeg skal kunne stemme for dette lovforslag og undlade at stemme imod.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 27. oktober, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand Stinus.*

[Formanden.]

- 2) *Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Stinus.*
- 3) *Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.*
- 4) *Spørgsmål til ministrene.*

Mødet hævet kl. 14.17.

9. møde.

Onsdag den 27. oktober kl. 13.

Formanden: Det er meddelt mig, at *Westergaard Andersen* og *Nordqvist* ønsker at udtræde som medlemmer af retsudvalget. Til nye medlemmer har vedkommende gruppe udpeget den hidtidige stedfortræder *Gudme* samt *Valbak* og til ny stedfortræder er udpeget *Nordqvist*. De pågældende er herefter valgt.

Med skrivelse af dags dato har ministeren for kulturelle anliggender fremsendt skriftlig besvarelse af et af medlem af folketinget *Henning Andersen* stillet spørgsmål. Spørgsmålet og besvarelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

Medlem af folketinget *Erik Hansen* har meddelt mig, at han ønsker til landbrugsmi-
nisteren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren overveje en ændring af den skitse, der er udarbejdet med henblik på en strukturændring og centralisering af statens forsøgsvirksomhed i plantekultur, således at der ikke alene bliver tale om udbygning af centre placeret i hovedstadsområdet, på øerne, i Østjylland og i Sydjylland og ensidig tale om nedlæggelse af forsøgsstationer eller fortsættelse med begrænsede arbejdsopgaver for forsøgsstationerne i de nordlige og vestlige egne af landet?“

Medlem af folketinget *Hans Toft* har meddelt mig, at han ønsker til finansministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvilke bemærkninger har ministeren til tekstileksportens vanskeligheder som følge af importafgiften på metervarer?“

Medlem af folketinget *Maigaard* har meddelt mig, at han ønsker til undervisningsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvad agter ministeren at foretage i anledning af, at lærere ved Hammel real-skole har nægtet at følge de retningslinjer for undervisning i seksualoplysning, som er udstukket ved undervisningsministeriets bekendtgørelse af 8. juni 1971?“

Medlem af folketinget *Maigaard* har meddelt mig, at han ønsker til undervisningsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Finder ministeren, at forbuddet mod anvendelse af fotografisk billedmateriale i bekendtgørelse af 8. juni 1971 om seksualoplysning i folkeskolen er i overensstemmelse med lov om styrelse af kommuners skolevæsen m. v., der fastlægger skolens ret til at afgøre, hvilket undervisningsmateriale der skal bruges?“

Disse spørgsmål vil blive optaget på dagsordenen for tingets spørgetid onsdag den 3. november 1971.

Skriftligt besvaret spørgsmål.

Af *Henning Andersen* til ministeren for kulturelle anliggender (20. oktober 1971):

„Betyder ministerens svar på mit spørgsmål af 15. oktober, at meddelelserne om, at regeringen i givet fald vil stille statsmidler til rådighed for at få journaliststrejken mod Danmarks radio afblæst, er ukorrekte?“

Begrundelse.

Jeg stillede ministeren et ganske klart spørgsmål — om regeringen er inddraget i forhandlingerne om en ny overenskomst mellem Danmarks radio og journalisterne — men fik et svar, der må betegnes som højest uklart. Man kan faktisk ikke se, om det betyder ja eller nej på det, jeg spurgte om.

Samtidig kan man imidlertid læse i dagspressen, at regeringen i givet fald vil lægge 500.000 kroner på bordet — om året — for at få strejken afblæst.