

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af toldloven.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 2) findes i tidenden sp. 296, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 471).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**K. J. Mortensen:** Allerede ved første behandling af lovforslaget om ændring af toldloven blev der udtrykt bekymring for, at man nu var i gang med at ændre toldloven derhen, at man igen gav fri adgang til åbning af frihavne og toldoplæg. Det er ikke meningen med lovforslaget, og det har vi også konstateret.

Man har selvfølgelig haft en del henvendelser i udvalget vedrørende disse ting, for der er mange, der er interesseret i at få disse frihavne og toldoplæg. De er måske lidt af et statussymbol. Jeg tror dog, vi må sige, at det ikke er formålet med dette forslag, og der har da også været næsten enighed i udvalget om, at man ikke skulle give fri adgang til oprettelse af toldoplæg. Man kan derfor blive en lille smule forbavset, når der så kommer et ændringsforslag fra et mindretal om, at der skal nævnes et bestemt bynavn i stedet for begrebet „basishavn“. Der står direkte i bemærkningerne til lovforslaget, at der er 2 basishavne, og at man ved basishavne forstår havne, der har en tariffaftale med rederier, der sejler i en vis trafik. Det vil sige, at der ikke kan indgås fragtaftaler for trafik mellem f. eks. Horsens og Vejle. Det skal være oversøiske linjer. Det ligger altså ret klart, at det er der kun to havne i øjeblikket i Danmark der har, nemlig København og Århus. Derfor mener flertallet af udvalget også, at man roligt kan bevare dette med „basishavn“ som udgangspunkt; man finder ikke, at man skal knytte

det direkte til en by. Der kunne ske det, at basishavnen blev nedlagt i byen, og så ville man alligevel stadig væk have toldfrit oplæg. Det kan ikke være rimeligt, og derfor må vi fastholde lovforslaget.

De to små ændringsforslag, som finansministeren har stillet, kan den socialdemokratiske gruppe anbefale, idet det ene er medtaget i en tidligere lov og det andet drejer sig om det, der hedder dagen for lovens ikrafttræden. Da det er en bemyndigelseslov, må det være rimeligt, at loven træder i kraft, når ministeren har gjort den klar og efter almindeligt gældende retningslinjer meddeler tidspunktet.

Der er blevet udtalt frygt for, at ministeren ville få dørene rendt ned af folk, der nu gerne ville have toldfri oplæg. Jeg tror ikke, det bliver tilfældet, og ellers er jeg næsten sikker på, at den til enhver tid siddende minister vil være i stand til at afvise henvendelserne. Jeg tror, han vil være stærk nok til udi egen interesse at gøre det, for vi må jo erkende, at de ændringer, der skete af toldloven sidste gang, gav en rationalisering af arbejdet. Nu skal man selvfølgelig ikke rationalisere ved at smide en del arbejde væk, for så kan man altid rationalisere. Man skal tilrettelægge arbejdet bedre, og jeg tror også, det er det, man må se på her.

Jeg er også glad for ministerens besvarelse, der er medtaget i betænkningen, af spørgsmålet vedrørende firmaer, der har skibsproviantering. Det er sådan, at en del firmaer har skibsproviantering, hvortil en del af varerne kommer fra udlandet og skal videre i oversøisk fart. Vi har set nogle gange, at de både, der skal proviantere, bliver forsinket på grund af is, tåge eller storm, og så har man været nødt til for at overholde fristerne at indklare varerne. Jeg er glad for, at ministeren nu siger, at der kan træffes en ordning. Jeg håber bare på, at det sker på en sådan måde, at der ikke kommer alt for meget papir ud af det, for man kan jo eventuelt lave en ordning, hvor der skal skrives så mange blanketter, at det ikke kan betale sig alligevel.

Jeg skal på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse med de ændringsforslag, der er stillet af ministeren, og jeg skal anbefale, at man stemmer imod mindretallets ændringsforslag.

**Bendix:** Mit partis ordfører i denne sag, hr. Knud Thomsen, er forhindret i at være til stede, og jeg skal derfor på mit partis vegne komme med nogle bemærkninger om dette forslag.

Der har både her og dér været en del diskussion om den undtagelse fra toldloven, som der her er tale om, og den del af diskussionen, jeg skal koncentrere mig om, er den, som har drejet sig om at indskrænke undtagelserne til det mindst mulige. Ved sin vedtagelse havde toldloven én undtagelse, nemlig Københavns frihavn, af forskellige grunde, og det, der er tale om ved dette lovforslag, er at føje yderligere undtagelser til.

Det er min og mange andres opfattelse, at man selvfølgelig skal prøve på at indskrænke antallet af undtagelser til det mindst mulige. Det er i den forbindelse blevet sagt, at det var urimeligt, at man indskrænkede undtagelserne til blot én ud over Københavns frihavn; nogle har endog villet hævde, at hvis man ikke fik flere med, kunne man lige så godt være denne undtagelse foruden, som sigter på Århus. Den opfattelse er jeg ikke enig i, og efter at vi har ført en del drøftelser om dette, er det blevet klart for mig, at erhvervslivets repræsentanter ganske klart er af den opfattelse, at dette at få et frilager i Århus vil være en oplagt fordel. Både erhvervslivet i Nordjylland og i Sønderjylland og på Fyn synes at dele denne opfattelse.

Jeg vil for så vidt også ganske kort betragte dette lovforslag i et fællesmarkeds-perspektiv. Vi må jo formode, at Danmark kommer med i fællesmarkedet, og i den forbindelse er det meget vigtigt, at vi gør, hvad vi kan, for at forbedre erhvervslivets konkurrencemuligheder. Det synes at være en udbredt opfattelse, at det vil være med til at forbedre konkurrencemulighederne for nogle typer virksomheder at give dem denne mulighed for frilageroplagering, og det er åbenbart, at det jysk-fynske erhvervsliv, for så vidt angår dette, er trængt af interesser fra Göteborgs og Hamburgs side.

Der er stillet et ændringsforslag ud over dem, finansministeren har stillet, og som vi naturligvis kan tiltræde. For så vidt angår mindretallets ændringsforslag, forholder det sig sådan, at det kan vi ikke tiltræde. Vi mener, at det mest hensigtsmæssige, når alt kommer til alt, er at bevare den formulering,

som finansministeren har foreslået, og derfor vil vi anbefale, at man stemmer imod det af fru Dagmar Andreasen og Hr. Skovmand stillede ændringsforslag.

**Jens Peter Jensen:** Venstre kan anbefale, at lovforslaget gennemføres med de ændringsforslag, der er stillet af den højtærede finansminister. I logisk konsekvens heraf må vi anbefale at stemme imod det af mindretallet stillede ændringsforslag. Jeg skal her blot sige, at venstre lægger vægt på, at lovforslaget bygger på det princip, at man kan få toldoplæg, når der er tale om basishavn. Vi har ikke villet indlade os på at diskriminere byer imellem, så der kunne være tvivl om kriteriet for at få et toldoplæg. Der er ingen af os, som har arbejdet med denne sag, der på nogen måde har gjort sig forestillinger om, at toldoplæg skulle drysses rundt om i landet med den virkning, at man undergravede toldlovsreformens gode sider. Jeg er meget glad for, at finansministeren fremkom med lovforslaget og har fastholdt dets principper.

**Dagmar Andreasen:** Ved første behandling af dette lovforslag blev det fra radikal side sagt, at hvis vi skulle ændre vor indstilling til spørgsmålet om toldoplæg uden for København, så skulle vi have nogle tal på bordet i udvalget, som begrundede fravigelsen af de principper, som lå til grund for den nye toldlov. Jeg må indrømme, at det er lidt småt med de tal, vi har fået, og de er nok også svære at give. Vi har fået at vide, at man mener, at det vil belaste toldvæsenet med ca. 50.000 kr. om året. Vi må så håbe, at de firmaer, som vil opnå fordele, vil opnå sådanne fordele, at de begrunder denne merudgift for samfundet. Det havde været meget enklere, hvis vi havde kunnet belaste de firmaer, som ønskede at benytte sig af toldoplæg, med merudgiften, for så ville vi hen ad vejen have fået en tydelig illustration af, om det nu også er det værd, som det koster samfundet.

Det er stadig væk vor opfattelse i det radikale venstre, at ud fra de direkte økonomiske virkninger af, at der ingen toldoplæg er, er det vanskeligt at forsvare, at der skal laves et. Det siger finansministeren egentlig også i bilaget, hvor det direkte hedder, at der ikke egentlig er nogen saglig begrundelse

[Dagmar Andreasen.]

for at have toldoplæg, efter at erhvervslivet har fået så lange kreditmuligheder, som tilfældet er.

Når lovforslaget alligevel kan begrundes, er det, fordi der er tale om forskelsbehandling af firmaer i København og firmaer i området vest for Store-Bælt, ikke så meget økonomisk som den psykologiske virkning, der kan ligge i, at nu har København igen kunnet byde det sjællandske erhvervsliv fordele, som man ikke kan tilbyde det erhvervsliv, der ligger vest for Store-Bælt. Vi er i det radikale venstre under udvalgsarbejdet kommet til det resultat, at der kan være visse om end ikke særlig tungtvejende begrundelser for, at der oprettes et toldoplæg i Århus, og vi vil gerne vise os imødekomende over for finansministerens ønske herom.

Ved første behandling argumenterede finansministeren selv for, at det skulle være i Århus, og i bilaget siges det, at der kun er behov for ét toldoplæg uden for København. Men så må vi i det radikale venstre gøre vor tilslutning betinget af, at det tydeligt og klart fremgår af loven, hvad meningen er, nemlig at der kun skal være ét toldoplæg, og at det skal være i Århus. Vi har i hvert fald ikke i det radikale venstre kunnet finde andre motiveringer for at knytte bemyndigelsen til basishavne end modvilje mod åbent og ærligt at sige til Esbjerg, Vejle, Sønderborg og Frederikshavn og til alle de byer, som ikke har henvendt sig til udvalget, at vi kun ønsker ét toldoplæg vest for Store-Bælt, og at det skal ligge i Århus. Det skal det gøre, uanset om Århus forsat er basishavn eller ikke. Det er faktisk temmelig tit, vi ikke rigtig evner at gøre love klare og forståelige her i folketinget, men borgerne har da krav på, at vi ikke bevidst tilslører, hvad meningen er.

Jeg må anbefale tingets medlemmer at stemme for det af det radikale venstre stillede ændringsforslag, der ikke i realiteten er andet end en klar præcisering af, hvad der er meningen med lovforslaget. Der er ikke nogen i tinget, der behøver at være bekymret for at stemme for dette ændringsforslag. Finansministeren sagde jo tydeligt ved første behandling, at dette ikke ville blive noget kabinets spørgsmål, så her kan man roligt følge en mindretalsindstilling.

**Maigaard:** Det problem, vi skal tage stilling til her, lægger op til en afvejning mellem toldsystemets effektivitet på den ene side og den erhvervsmæssige ligestilling af det østlige og det vestlige Danmark på den anden side. Det er to hensyn, som ikke helt svarer til hinanden. Man må skønne, og det er lidt af en følelessag; men et flertal i socialistisk folkeparti er i alt fald kommet til den opfattelse, at vi vil støtte forslaget og de ændringsforslag, som finansministeren har fremsat.

Det er altså en afvejning, der skal foretages, og det vil igen sige, at der også er et hensyn at tage til toldreformen og til den rationalisering, der er foregået her. Derfor synes jeg, det er meget, meget vigtigt, at vi får fastslået det begrænsede i det lovforslag, der behandles her.

Derom vil jeg godt sige, at med den form, ministeren har valgt at give lovforslaget — det skal jeg komme ind på om et øjeblik — har jeg mine tvivl, om ikke netop disse formuleringer vil blive brugt således, at der kan rumles videre med dette med at få et frilager, og at situationen altså vil komme op igen og igen.

Jeg skal ikke lade det være nogen hemmelighed, at når jeg fra tid til anden f. eks. har lyttet til repræsentanter for partiet venstre, har jeg erindret mig det politiske begreb, der i det kendte værk „Emil fra Lønneberg“ hedder „sognerådsformandsskarnstreger“. Derfor synes jeg, det er vigtigt, at vi får denne begrænsning slået fast, og for at få gjort låsen ekstra god vil jeg bede finansministeren om her over for tinget at bekræfte de meget rigtige bemærkninger, der står i det aftrykte bilag, som jeg godt lige vil citere et stykke fra:

„I og for sig er der intet behov for at oprette toldoplæg i provinsen, idet erhvervslivet har fået en rimelig kredit med tolden og afgifterne af importerede varer ved den almindelige kreditordning og reeksporthandelens problemer må anses for løst ved de forannævnte ordninger. Hertil kommer, at det ovenfor omtalte rationaliseringshensyn, herunder ikke mindst hensyn til at begrænse det personale, der er beskæftiget med toldopgaver, mest muligt tilsiger, at der ikke etableres yderligere toldfri faciliteter, eller at antallet af disse i hvert fald begrænses mest muligt. Imidlertid eksisterer

[Maigaard.]

frihavnen i København, og det er ubestrideligt, at dette indebærer en vis ulighed i kreditmulighederne.“ Og så kommer pointen: „I denne situation bør man ikke afvise det ønske, som dele af det jyske erhvervsliv gentagne gange i løbet af det sidste år har fremsat om, at der *et* sted i Jylland åbnes mulighed for told- og afgiftsfri opbevaring igennem længere tid af importerede varer.“

Det vil jeg gerne over for tinget have bekræftet, for jeg synes, det er en meget, meget afgørende ting. Jeg synes nemlig, at der ligesom er grebet galt i anslaget med henblik på at sikre denne kreditmulighed for det vestdanske erhvervsliv. Det er egentlig mærkeligt, at dette her er en bemyndigelseslov. Det er en helt præcis ting, det drejer sig om, og jeg kan derfor ikke se, ministeren har haft en heldig hånd, når han fremsætter det som et forslag til en bemyndigelseslov.

Jeg synes også, det er trist, at det ikke helt klart fastslås, at det er ét sted, der er tale om. Det teknisk rigtigste, så vidt jeg kan se, havde været en klar tilkendegivelse af, hvad man ville, i stedet for en bemyndigelseslov med et flydende kriterium, nemlig basishavnskriteriet.

Derfor vil vi godt støtte det radikale venstres ændringsforslag, som jeg synes er præcist. Men jeg vil i denne sammenhæng udtrykke en vis undren over, at man i udvalget ikke har ment det rigtigt at prøve at forhandle sig frem til den faktiske enighed, der var og er om, at Århus og ikke andre skal have et frilager. Det undrer mig lidt, for det kunne meget, meget nemt have været gjort, hvis vi havde været til stede.

**Finansministeren (Grünbaum):** Jeg vil først takke for den enighed, der er i udvalget om hovedsigtet med lovforslaget, nemlig at gennemføre denne ligestilling. Det, hr. Maigaard læste op fra det notat, jeg har sendt til udvalget, står jeg naturligvis fuldt ud ved. Jeg vil også gå et lille skridt videre og sige, at det, man siger i mindretals-

udtalelsen om, at hvis pressionen om at oprette flere toldoplæg imødekommes, vil mange af de fordele, der er opnået ved toldreformen, gå tabt, vil jeg gerne sætte en meget tyk streg under. Det dækker fuldstændig min opfattelse, og jeg har ikke noget imod at give udtryk for her i dag, at så vidt jeg kender mig selv, vil der ikke være nogen mulighed for at komme igennem med en sådan pressión.

Det er ganske klart, både efter forslaget og de forhandlinger, der er foregået i udvalget, at der tilsigtes en ligestilling mellem København og området Jylland - Fyn. Vi er vel alle sammen enige om, at man med den nye toldlov, vi har fået, i og for sig kunne undvære både Københavns frihavn og frilager i Århus. Men når man har ment, at Københavns frihavn skal opretholdes, er det, der sker her, også rimeligt. Derfor vil jeg gerne takke for, at der er 100 pct. s enighed mellem partierne om at gennemføre denne ligestilling.

Så er der tilbage kun spørgsmålet om, hvordan vi skal formulere det. Jeg mener, at lovforslagets formulering er den sagligt rigtige. Det er jo ikke, fordi det er Århus, at Århus skal have dette frilager. Det er, fordi Århus er den havn, der har den største stykgodsomsætning, og som derfor også har status som basishavn i de internationale tariffaftaler. Det vil igen sige, at der i begrebet basishavn ligger noget sagligt. De store rederier vil jo ikke arbejde med en basishavn i deres tariffær, hvis det ikke er det rigtige, så på dette grundlag har man et ret godt kriterium for, hvor dette frilager bør ligge. Derfor må det være sagligt rigtigt at sige, at dér, hvor der er basishavn, og det er altså Århus, giver man ret til dette frilager.

Nu står der i lovforslaget, at finansministeren kan tillade toldoplæg oprettet. Han skal ikke gøre det. Der er altså stadig væk en mulighed for en stram politik, og denne stramme politik vil blive ført. På den anden side kan man vel ikke helt udelukke — jeg skal ikke nævne nogen byers navne her i dag, det ville være meget forkert — at tra-

[Finansministeren.]

flikken over havene udvikler sig på en sådan måde, at der måske om 5 år eller 10 år kan være en anden havn, som i de internationale fragtaftaler bliver basishavn, og så har man mulighed for at tage det op. Man har ikke udelukket sig fra det. Man kan vel sige, at nu kommer der pres på finansministeren, fordi det er ham, der har bemyndigelsen. Hvis vi skrev „Århus“ direkte, ville presset komme på folketinget, det er jeg ikke spor i tvivl om; så ville der komme lige så mange henvendelser til folketinget, som der nu måske kommer til finansministeren.

**K. J. Mørtensen:** Jeg skal gøre det ganske kort. Jeg kunne ikke rigtig lide fru Dagmar Andreasens bemærkning om, at den forskelsbehandling, der havde fundet sted af erhvervslivet ved, at man ikke havde et toldoplag i Jylland, når man havde det i Københavnsområdet, kun var af psykologisk art. Jeg troede, jeg var nogenlunde enig med fru Dagmar Andreasen i, at der var forskel på Jylland og Sjælland. Jeg mener også, at jeg har hørt fru Dagmar Andreasen tidligere fremføre dette i forbindelse med en diskussion om en broforbindelse Jylland-Sjælland eller Fyn-Sjælland. Vi må nok erkende det forsinkende en gang imellem i, at frilageret ligger i København. Det har vi været udsat for, og det kan bevises. Derfor synes jeg, man skal ændre det. Jeg synes også, ministeren tydeligt, både i sine besvarelser til udvalget og nu også her fra talerstolen, har pointeret, at der kun er tale om at bibeholde ét oplag uden for København, så jeg synes ikke, der er de store problemer. Jeg vil derfor foreslå fru Dagmar Andreasen at trække sit ændringsforslag tilbage.

**Jens Peter Jensen:** Det skal kun være nogle ganske få bemærkninger, og de skal være rettet til de ærede medlemmer fru Dagmar Andreasen og hr. Maigaard.

Det går ikke an, at de ærede medlemmer stiller sig an her sådan ligesom lidt mere hellegende os andre og siger, at vi af skræk for Vejle, Esbjerg osv. ikke tør skrive loven, sådan at der står Århus, og så finder man ellers ingen begrundelse for lovforslaget her. Ja men det er, fordi de ærede medlemmer ikke rigtig forstår, hvad det drejer sig om; de har en for ringe indfølelse i søfartens vil-

kår. Der er en væsentlig forskel på, om en havn er basishavn eller ikke. Der er i vid udstrækning forskel på den trafik, der foregår på Århus havn, og på trafikken i en hvilken som helst anden havn, der ikke er basishavn. Det giver dermed også begrundelsen for, at en sådan havn skal have toldoplaget fremfor andre. Det er den rent saglige sammenhæng mellem disse ting. Prøv at forstå det.

**Bendix:** Hr. Maigaard siger, at hvis man bevarer den formulering, som flertallet er enig om, vil man kunne rumle videre med dette spørgsmål. Jeg er ganske overbevist om, at ligegyldig hvilken formulering vi vælger, vil man kunne rumle videre, og man gør det måske også. Derfor synes jeg oprigtigt talt, at når vi står her i afvejningen af, om det skal være den ene eller den anden formulering, står vi os bedst ved at give dette en generel eller mere principiel formulering, sådan som det er almindelig praksis i dansk lovgivning.

**Dagmar Andreasen:** Må jeg lige sige til den sidste taler, at det er ikke ligefrem almindelig praksis, at man giver bemyndigelseslove. Det sker lidt for tit, men det er dog at foretrække, at man, når man vedtager en lov, ved, hvad den drejer sig om.

Nu blev det sagt af ministeren, at det er helt givet, at det kun er meningen, der skal oprettes ét toldoplag uden for København. Lidt efter blev der sagt, at det kunne jo være, at der kom en basishavn mere. Ja men der er da intet, der forbyder ministeren, hvis det virkelig skulle ske, at den internationale handel forøges så meget, uden at vi får afskaffet de toldtariffer, som vi prøver på at afskaffe, at oprette en basishavn mere i en anden by — navnet på byen måtte ikke nævnes her i dag. Hvis den stykgodsmængde, der måtte komme til denne by, skulle begrunde et toldoplag mere, er der jo ikke noget, der kan hindre den finansminister, der måtte sidde på det tidspunkt, i at fremsætte et lovforslag igen.

Ministerens argumentation gik på, at der kun bør være ét toldoplag, og at det i dag skal ligge i Århus, fordi der er så meget stykgods, at det betinger det. Om det så er, fordi der er en basishavn eller ikke, er sådan set ligegyldigt. Det fremgår af det materia-

[Dagmar Andreasen.]

le, vi har fået, at det er dér, den største godsmængde kommer, at det er dér, der er det meste stykgods, og skulle dette ændre sig med eller uden ændringen af status som basishavn, står det altid en minister frit at ophæve dette toldoplæg igen, hvis ikke det er begrundet længere.

Jeg er blevet opfordret til at trække vort ændringsforslag tilbage. Det vil jeg kun gøre under forudsætning af, at ministeren overtager det og fremsætter det mellem anden og tredje behandling; så kan vi vedtage lovforslaget i fuld enighed her i tinget.

**Maigaard:** Hr. Jens Peter Jensen har i denne sag ret i ét punkt, og det er, at min indføling i søfartens vilkår er begrænset. Men det hindrer dog ikke, at jeg kan høre efter, og jeg har bemærket mig hr. Jens Peter Jensens bløde formuleringer. Når vi skal lukke af, således at der kun bliver tale om ét toldoplæg i det vestlige Danmark, så taler han om, at der „fortrinsvis“ skal være toldoplæg her. Man skal ikke „sprede“ toldoplæg rundt om“. Der er en blid fynskhed i det, som foruroliger mig.

Til finansministeren vil jeg sige, at jeg tror, at finansministeren har ret i, at han vil evne at modstå pression — om ikke af andre grunde, så fordi det er i Århus, toldoplaget placeres. Jeg tror ikke, der er nogen sammenhæng i ting, som sker på samme tid, men det er morsomt at se, at Århus fik en minister og fik et toldoplæg. Jeg tror altså nok, at finansministeren skal modstå pressionen. Men der står jo ikke i Danmarks Riges Grundlov, at hr. Grünbaum er Danmarks finansminister til evig tid... der siges „desværre“ fra regeringsbænken, og det vil jeg sådan set godt støtte.

Jeg vil sige to ting til finansministeren: det ene er, at jeg ikke skal klandre ham for dette med Århus, så længe han ikke når op på trafikministerens niveau i dette med valgkredsene og amterne. Det andet er, at jeg godt vil have en bekræftelse af, at skulle der komme en situation, hvor en anden havn blev basishavn og man fandt, at denne anden havn skulle have frilager, så må det medføre, at det, man har i Århus, nedlægges, så der stadig kun er tale om ét frilager på den anden side Bæltet. Det må være sammenhængen. Bemyndigelsen må forstås

sådan, at bruger man den til at lave et frilager et andet sted, må man tage det frilager fra Århus, som Århus får nu.

**Finansministeren (Grünbaum):** Det sidste var så strengt et krav, at det kan jeg ikke gå med til. Vi ved ikke noget om, hvordan transportforholdene er om 10 år, så det skal jeg lade helt være med at udtale mig om. Det er givet, at som det er i dag, bliver det Århus. Det er vi enige om. Jeg synes, det i nogen grad er en strid om kejserens skæg, vi oplever her, og jeg har en fornemmelse af, at hvis fru Dagmar Andreasen havde været til stede under samrådet, havde vi måske ikke haft den situation, vi har nu.

Der er ingen strid om selve realiteten i sagen: der skal være et toldoplæg i Jylland, som kan betjene Jylland-Fyn, sådan at man får den ligestilling. Jeg må fastholde lovforslaget også ud fra den betragtning, at det er et sagligt rigtigt forslag. Der kan komme den situation om 5-10 år, at en anden havn har fået en sådan udvikling, at det kan være rimeligt med et frilager. Det synes jeg ikke, man skal afskære sig fra. Nu ved jeg ikke, om det er mig, der er finansminister om ti år, det er det formentlig ikke — for ellers ville jeg da godt give tilsagn om, hvis den situation skulle komme, ikke uden videre at gøre det, men på en eller anden måde at tage kontakt med f. eks. folketingets toldudvalg, inden jeg besluttede mig for en ændring.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 98 stemmer mod 38.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 om, at § 2 udgår, vedtoges uden afstemning, hvorved § 2 betragtedes som forkastet.

Ændringsforslag nr. 3 om, at § 3 udgår, vedtoges uden afstemning, hvorved § 3 betragtedes som forkastet.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Om lærlinge).*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 78) findes i tidenden sp. 1883).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om forsvarets organisation m. v.*

(Lovforslaget (nr. 67) findes i tillæg A. sp. 1233, fremsættelsen i tidenden sp. 1377).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om forsvarets personel.*

(Lovforslaget (nr. 68) findes i tillæg A. sp. 1239, fremsættelsen i tidenden sp. 1377).

Lovforslagene sættes til forhandling.

**Formanden:** Jeg skal fastsætte en taletid for ordførerne på indtil en halv time i første omgang.

**Preben Steen Nielsen:** Som meddelt allerede i regeringens tiltrædelseserklæring er der nu fremsat forslag om ændring af for-

svarets organisation og af personelloven. Forslagene er i principiel overensstemmelse med det, der blev foreslået af socialdemokraterne i december måned 1970. Dengang blev socialdemokratiets forslag afvist med den begrundelse, at de var fremsat for at så splid mellem regeringspartierne eller rettere sagt mellem de radikale på den ene side og VK-partierne på den anden side. Forslagene var ikke alvorligt ment, men fremsat af taktiske grunde, sagde man.

Jeg vil gerne understrege, at forsvarsforslagets fremsættelse bekræfter, at der fra socialdemokratiet er tale om et seriøst forslag. Forslaget er udtryk for et ønske om at bringe den faktiske udvikling i forsvaret i relation til lovgivningen.

Gennem de senere år er der sket en stadig udhuling af det forsvarsforlig, der blev indgået for omkring 12 år siden. Afstanden mellem de i forsvarsforliget fastlagte rammer og de realiserede materielanskaffelser er blevet stadig større. Forsvarsforliget fra 1960 har således udspillet sin rolle. En ny ordning må og skal gennemføres med udgangspunkt i socialdemokratiets forslag og — det ser vi gerne — med opbakning af de partier, der gennemførte 1960-ordningen.

Sikkerhedspolitisk er der sket store ændringer fra 1960 til i dag. Hvor den kolde krig i begyndelsen af 1960'erne var på et af sine højdepunkter, står vi her i begyndelsen af 1970'erne i opbruddets tegn. Den amerikanske præsidents besøg i Peking, som ville have været utænkeligt i 1960, vil blive realiseret i år. Hvor perioden omkring den gamle forsvarsordnings indførelse var præget af oprustning på alle fronter, ser vi nu både inden og uden for de militære alliancer et fælles ønske om nedtrapning. Nedrustningsforhandlingerne i Helsingfors mellem Sovjetunionen og USA er en bekræftelse herpå.

Men hvad der er nok så afgørende for bedømmelsen af det danske forsvars strategi, styrkemål og indretning, er udviklingen i Centraleuropa. Hvor Centraleuropa i 1960'ernes begyndelse havde store kriser først og fremmest omkring Berlinproblemet, peger alt i dag på et øget samarbejde. Forhandlingsresultaterne mellem Vesttyskland og henholdsvis Østtyskland, Sovjetunionen og Polen viser jo med al tydelighed, at den kolde krig er blevet afløst af et fælles samarbejdsønske. Hvor NATO tidligere alene