

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges* enstemmigt med 149 stemmer.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om søtransport af gods til Grønland.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 132) findes i tidenden sp. 3671, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2145).

Der var stillet 4 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af *ministeren for Grønland:*

*Underændringsforslag*

til ændringsforslag nr. 3 i udvalgets betænkning:

„1. juni“ ændres til: „1. juli“.

Bemærkninger.

Lovens ikrafttrædelsestidspunkt foreslås yderligere udskudt af hensyn til tidspunktet for lovforslagets forventede vedtagelse i folketinget.

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

**Normann Andersen:** Siden Grønlandsministerens lovforslag om søtransport til Grønland var til første behandling, har vi haft adskillige udvalgs møder, og vi har haft samråd med både Grønlandsministeren og handelsministeren. Lovforslaget går jo ud på at fastslå, at søtransport af gods til Grønland kun må ske efter tilladelse fra ministeren for Grønland.

Vi har vel ikke i udvalget været særlig begejstret for dette lovforslag, vi havde nok også hellere set en lidt mildere formulering,

men vi kunne igennem vores arbejde i udvalget konstatere, at hvis ikke lovforslaget fik den formulering, som det nu har, ville der finde omgæelser sted. Vi har også været en del inde på, om vi kunne finde frem til andre forslag, men vi har ikke kunnet finde nogen acceptabel løsning af spørgsmålet.

En ting var man i almindelighed enig om, og det var, at det væsentligste er at opretholde enhedsbesejlingen, så de varer, der kommer til Grønland, fortsat har den samme pris, uanset hvor de landes på selve Grønland.

Vi har i den forbindelse været i forbindelse med handelsministeren og Danmarks Rederiforening. De har vel ikke just givet grønt lys for selve lovforslaget, men de billiger det dog ud fra den betragtning, at der gør sig ganske særlige forhold gældende, når det drejer sig om godstransport til Grønland.

Fra socialdemokratiets side agter vi at gå ind for lovforslaget, som i øvrigt skal gælde til 1976-77, og skulle man i den mellemliggende tid finde frem til en anden løsning end den, der foreslås i dag, kan man se på den tid den tid. Jeg mener ikke, at det åremål, der er fastsat, er så langt, at det skulle kunne gøre noget, at loven forsøgsvis kører i denne periode. Derfor kan den socialdemokratiske folketingsgruppe anbefale, at lovforslaget går videre til tredje behandling.

**Bo Kristensen:** Det må siges at være et hårdt arbejde, dette udvalg har været igennem, fordi det på forhånd var fastlagt som et princip, at en enhedsbesejling kun kunne opnås ved at KGH foretog en sådan transport til Grønland. Der har i udvalget været stillet en lang række spørgsmål, som må siges at være blevet besvaret meget seriøst. I udvalget blev der på et tidspunkt givet udtryk for ønsket om en mere fleksibel ordning end den, som er foreslået af Grønlandsministeren, og det er med stor beklagelse, jeg har måttet konstatere, at Grønlandsministeren ikke var særlig villig til at gå ind på andre tanker end enhedsbesejlingen, som jeg må karakterisere som en monopolisering af trafikken til Grønland. Det forslag, som bl. a. det konservative folkeparti stillede, gik ud på, at man indførte en havneafgift, som kunne løse det geografiske problem, som vi fuldt ud erkender findes i Grønland. Det havde for os været meget mere naturligt at

[Bo Kristensen.]

gå den vej ved de transporter, som finder sted til åbentvandsbyerne, at tage en afgift; dette kunne løse de geografiske problemer for Grønland. Det har ikke været muligt som udvalgsmedlem at stille ændringsforslag herom, idet man her kommer ind i et meget teknisk lovarbejde, og det har været en skuffelse for os, at ministeren ikke har været villig til at gøre et stykke arbejde for at se, om der kunne findes alternative løsninger.

Jeg må derfor på det konservative folkepartis vegne meddele, at vi ikke ved tredje behandling vil kunne stemme for dette lovforslag, men at vi tværtimod vil stemme imod det, idet det ikke tilgodeser det, som vi mener bør tilgodeses, nemlig opretholdelse af liberale besejlingsforhold for Grønland. Det er med stor beklagelse, vi har måttet se, at der ved denne lov sker en skærpelse, og at man indfører en monopolisering af trafikken til Grønland.

**Holger Hansen:** Jeg gav ved første behandling af dette lovforslag udtryk for megen usikkerhed og megen skepsis over for lovforslaget, der da forelå, og det viste sig jo også, at det lovforslag, som dengang var til behandling, har måttet ændres gennem de ændringsforslag, som her er til behandling.

Jeg gav udtryk for skepsis både over for det principielle og over for det praktiske. Jeg fik altså ret for så vidt angår det praktiske, og jeg mener også, jeg vil få ret for så vidt angår det principielle i denne lov, nemlig at der nu gennemføres en koncessionslovgivning, som i realiteten skaber et monopol for fragt af gods og varer til Grønland, således at kun den, ministeren for Grønland giver lov, kan drive fragtvirksomhed til Grønland. Jeg tror ikke, at sådanne bestemmelser er i det grønlandske samfunds interesse. Tværtimod tror jeg, at man meget hurtigt i det grønlandske samfund vil opdage, at denne løsning ikke er hensigtsmæssig.

Jeg beklager, at det ikke lykkedes i udvalget at nå til en mere dybtgående forhandling om den afgiftstanke, som har været fremme. Ministeren ønskede ikke at give udvalget de nødvendige oplysninger og ej heller den skitse til en sådan afgiftsordning, som, tror jeg, kunne have ført til en lykkeligere løsning af dette problem.

Bl. a. blev det fremhævet, at vi var i tid-

nød. Dette argument mener jeg slet ikke er relevant. Vi kunne udmærket have arbejdet videre med disse problemer også sommeren over, idet jeg går ud fra som givet, at de transporter, som er planlagt til Grønland, vil finde sted, uanset om vi vedtager denne lovgivning eller ikke. Vi havde altså haft en mulighed for at forfølge tanken om et system, som kunne have åbnet for en konkurrence, som kunne have givet det grønlandske samfund en mulighed for at arbejde uden om de stærkt monopoliserede foretagender, som nødvendigvis skal foretage besejlingen, hvis dette lovforslag bliver vedtaget.

Jeg vil gerne give udtryk for den principielle betænkelighed, som også fremgår af det svar, handelsministeren har givet udvalget i et samråd, og som er optrykt som bilag nr. 1 i folketingsudvalgets betænkning. Ministeren siger heri:

„Det må derfor befrygtes, at denne bestemmelse vil kunne skabe vanskeligheder i tilfælde, hvor der fra dansk side gøres indsigelse mod andre landes flagdiskrimination eller lignende restriktive indgreb på skibsfartsområdet.

I betragtning af de særlige grønlandske forhold, der ligger til grund for lovforslagets fremsættelse, finder jeg dog ikke at burde modsætte mig den påtænkte formulering af lovforslagets § 1, stk. 1, men det må være en forudsætning herfor, at man anvender beføjelsen i medfør af § 1 overordentlig liberalt, navnlig for så vidt angår fremmede skibes besejling af Grønland fra udenlandske havne“.

Det er en ganske stærk erklæring fra handelsministeren, og jeg mener, at Grønlandsministeren her ved lovforslagets anden behandling bør føje sin kommentar hertil.

Jeg må altså beklage, at det ikke er lykkedes at finde frem til løsninger, som vi kan tage medansvar for. Vi vil undlade at stemme ved afstemningen om de stillede ændringsforslag og vil stemme imod lovforslaget ved tredje behandling.

**Svend Haugaard:** Efter de oplysninger, vi har modtaget i udvalget, ville det efter det oprindelige lovforslag være muligt for danske at etablere sig i udlandet og herfra besejle Grønland, og vi kan derfor vanskeligt se, at der er nogen anden løsning, end at

## [Svend Haugaard.]

besejling alene må ske via en ministeriel til-ladelse.

Jeg indrømmer, at det ikke er nogen rar løsning, men alternativet er enten store ekstra statsudgifter eller også en afgiftsordning, som vil være svær at administrere, og hvorved vi meget let risikerer, at skibskapaciteten ikke udnyttes fuldt ud, men at der bliver tale om en dobbelt besejling.

Grønland er jo ikke det mest udprægede sted at starte og hævde den frie konkurrence. Vi har pligt til at besejle udstederne, vi har pligt til at sørge for forsyninger og forråd, og denne besejling begynder efter min mening i Danmark og ikke i Godthåb eller den anden af Grønlands byer.

Det radikale venstre ser derfor ikke nogen anden udvej end at gå ind for forslaget, som det foreligger nu, men vi har henstillet, at man bruger bemyndigelsen så liberalt som på nogen måde muligt.

Jeg kan tilføje, at det er kedeligt, at det oprindelige lovforslag var så uforberedt og så lidet gennemtænkt, som det viste sig at være tilfældet.

**Poul Dam:** Det er så heldigt med dette lovforslag, at der fra alle sider er enighed om formålet: at sikre en besejling af Grønland til ensartede takster. Uenigheden drejer sig om metoden, og her står vi i den situation, at der ikke er andet at gøre end at stemme for ministerens lovforslag, sådan som det nu er blevet ændret.

Jeg indrømmer, at jeg har hørt til dem, som var meget interesseret i tanken om en afgift, men når ministeren med ministeriet bag sig siger, at det ikke kan lade sig gøre, så står folketinget jo i den situation, at man må sige: ja, så må vi altså acceptere ministerens forslag. Om dette viser sig at være en god løsning, bliver helt og fuldt ministerens ansvar. En løsning skal der findes, og vi har altså kun denne mulighed.

**Djurhuus:** Da generalsekretæren for FN var her i København, blev han i tv interviewet af en journalist, og han sagde da noget i retning af, at det var ikke altid, at man i vanskelige spørgsmål kunne komme frem ved at vedtage resolutioner, men at man ofte måtte benytte sig af de muligheder,

som ligger i det, man kan opnå med det stille diplomati.

Det lovforslag, som her er forelagt vedrørende Grønland, forekommer mig i mange tilfælde at være en efterdønning af Danmarks og dermed Grønlands medlemskab af fællesmarkedet, og det fremgår, sådan som jeg ser det, temmelig klart, at man søger at skabe en lovgivning, som skal give dækning for noget, som ventes at komme senere i tiden. Det gælder lovgivningen vedrørende erhvervsmulighederne for færøske og danske fiskere efter 1975, og måske ligger der også noget af det bag ved det foreliggende lovforslag. Vedrørende os færinger er forholdet det, at med hensyn til dette at kunne forsyne de enkelte dele af Grønland med varer til samme pris er vi faktisk udenfor på én måde. Det, som har særlig betydning for os, er, at vi fremover, således som vi har gjort før, kan forsyne vore fiskeskibe med varer hjemmefra og ligeledes få lov til at omlade fangsten deroppe og føre den ned til det europæiske marked. At vi fremover får lov til det, har stor økonomisk betydning for fiskerne, idet det, hvis denne ret ikke bliver givet, vil medføre en fordyrelse af fragtttransporten på måske 30 pct. pr. kg af det, som ræmmet koster. Men jeg lægger mærke til, at ministeren for Grønland i sin fremsættelsestale siger således:

„I denne forbindelse vil jeg gerne pointere, at det ikke er tanken med dette lovforslag at udvide KGHs besejling af Grønland, men kun at bevare status quo, således at forsyningen af Grønland ikke bliver uforholdsmæssig kostbar for staten.“

Det er selve kernen, og ud fra den kerne vil jeg ræsonnere på denne måde, at den fragtsjælds, som færingerne har deltaget i, efter denne udtalelse ikke skulle kunne komme i knibe ved, at dette lovforslag bliver vedtaget. Og når nu Grønlandsministeren får ordet og udtaler sig, er jeg meget interesseret i at høre, om denne fortolkning ikke svarer til virkeligheden.

Jeg vil spørge, om Grønlandsministeren vedrørende dette lovforslag ikke har det samme synspunkt, som han gav udtryk for vedrørende det andet lovforslag i samråd med udvalget. Han siger, at det ikke er tanken gradvis at aftrappe danske og færøske fiskeres fiskeri på Grønlands fiskeriterrito-

[Djurhuus.]

rium i tiden indtil den 31. december 1977. Jeg ræsonnerer, at den samme tanke ligger bag ved det lovforslag, som vi nu behandler, og henviser til det, som bliver sagt i den skriftlige fremsættelse fra Grønlandsministerens side.

**Johan Nielsen:** Det var også med visse betænkeligheder, at jeg gik med til at lade mit navn stå under flertallets indstilling i betænkningen. Det var med betænkelighed, fordi det strider imod min overbevisning om, at man frit skal kunne sejle på havene. Men i dette specielle tilfælde forstår jeg de vanskeligheder, man har på Grønland, og jeg vil altid gå Grønland så meget i møde, som jeg på nogen måde kan. Dog vil jeg meget gerne på samme måde som min kollega hr. Djurhuus spørge Grønlandsministeren, om han ikke forstod mig sådan, da vi engang havde samråd og jeg understregede, at færingerne har deres egne skibe, som fisker deroppe, at de så får lov til selv at bringe forsyning til disse skibe, og at de får lov til at bringe fangsten tilbage igen. Det er meget, meget væsentligt, at jeg kan få det bekræftet af Grønlandsministeren.

**Moses Olsen:** Under første behandling af dette forslag gav jeg udtryk for ønsket om at bevare enhedsbesejlingen af hensyn til lighedsprincippet. Under det vanskelige og komplicerede udvalgsarbejde, som vi har haft vedrørende dette lovforslag, har det ikke været muligt for mig at se andre måder at bevare denne enhedsbesejling på end gennem den foreslåede stramning af lovforslagets § 1, som vi nu drøfter i dag. Jeg tror, at næsten alle udvalgsmedlemmer er enige om, at det drejer sig om en løsning, som ikke er rar for nogen, og vi har også allerede hørt, at det principielt strider imod visse partiers holdning til tingene.

Jeg vil ikke skjule, at handelsministerens bekymringer om Danmarks internationale holdning til skibsfart i det hele taget har gjort indtryk på mig, men jeg kan ikke se anden og bedre løsning end den foreslåede, og vi har heller ikke kunnet få andre alternative løsninger præsenteret i udvalget. Stillet over for det må jeg af hensyn til det grønlandske samfund og forsyningen af det erklære, at jeg vil stemme for lovforslaget.

Det gør jeg, bl. a. fordi, som det fremgår af betænkningen, revisionen af loven af hensyn til den usikkerhed, som Grønlandsministeren også selv har været inde på, er rykket frem fra 1980-81 til 1976-77. Jeg er glad for at konstatere, at ministeren vil administrere loven med den liberalitet, som forholdene tilsiger.

Jeg vil også anbefale at stemme for dette lovforslag, fordi det er den eneste i dag kendte måde, hvorpå vi kan bevare den besejlingsform, som eksisterer nu. Desuden kan loven jo med tiden og ud fra erfaringerne ændres som så mange andre. Derfor mener jeg ikke, der er så meget at bekymre sig for lige for øjeblikket.

Men naturligvis forstår jeg bekymringerne hos de konservative og for så vidt også hos venstre, for det er bekymringer af partipolitisk principiel karakter. Jeg har dog under udvalgsbehandlingen glædet mig over, at disse partier også har været meget ivrige efter at finde de for det grønlandske samfund bedste løsninger. Jeg konstaterer bare, at vi ikke kan finde andre og bedre løsninger på nuværende tidspunkt.

**Ministeren for Grønland (Knud Hertling):** Jeg vil gerne takke for tilslutningen til lovforslaget, selv om tilslutningen desværre er lidt begrænset. Jeg havde håbet på, at lovforslaget kunne få tilslutning fra samtlige partier. Men nu ved vi altså, at hverken det konservative folkeparti eller venstre kan stemme for lovforslaget, som det nu foreligger.

Jeg tror nok, som hr. Poul Dam udtrykte det, at vi alle er enige om formålet med dette lovforslag. Men det, som vi ikke er helt enige om, er, hvordan vi skal nå dette formål.

Hr. Bo Kristensen var inde på de tanker, der har været fremme i udvalget om en særlig afgift, og jeg har lagt mærke til, at man i betænkningen har skrevet, at ministeren for Grønland ikke har villet imødekomme udvalgets ønske om et skitseforslag. Dette udtryk, som hr. Bo Kristensen også gentog her, vil jeg gerne tilbagevise. Det er ikke et spørgsmål om at ville eller ikke ville, for det ønske, der blev fremsat fra udvalget på et meget, meget sent tidspunkt, har været overordentlig svært at opfylde. Vi har i ministeriet for Grønland gjort, hvad vi kunne for at

[Ministeren for Grønland.]

imødekomme udvalgets ønske, og vi har udarbejdet et stykke papir — så kan man selvfølgelig skændes om, hvorvidt det er en skitse. Men jeg vil gerne sige, at vi fra ministeriets side har lagt det materiale frem, som vi har været i stand til under det tidspres, der har været af hensyn til lovforslagets færdiggørelse her i folketinget. Derfor må jeg altså tilbagevise det udtryk, at ministeren for Grønland ikke har været villig til at imødekomme udvalgets ønske her.

Hr. Holger Hansen var inde på de samme tanker, som hr. Bo Kristensen udtrykte, og henstillede, at jeg levede op til handelsministerens bemærkninger til lovforslagets § 1 med ministerens udtrykte ønske om at administrere loven overordentlig liberalt. Jeg var glad for, at hr. Holger Hansen i sin gennemgang af handelsministerens skrivelse også medtog det afsnit, hvor handelsministeren udtrykte forståelse for de særlige forhold, der har gjort det nødvendigt at lovgive på den måde for Grønlands vedkommende. Jeg vil gerne herfra tilsige hr. Holger Hansen og andre, der har været inde på denne tanke, at det er vores agt i ministeriet for Grønland at administrere loven overordentlig liberalt.

Når vi har ønsket at gennemføre lovforslaget, som det nu er formuleret, kunne det i og for sig ikke udtrykkes bedre, end hr. Svend Haugaard udtrykte det. Der er ingen begejstring fra nogen af os, men for ikke at give staten endnu større udgifter i forbindelse med transport af gods til Grønland, og fordi ønsket om en afgiftsordning ikke er særlig holdbart, siger man ja til lovforslaget. Jeg synes, det er et godt grundlag at gå ud fra under de videre drøftelser, som vil finde sted i forbindelse med lovens administration og fremrykningen af revisionsfristen fra 1980-81 til 1976-77.

De forskellige udtalelser af hr. Djurhuus og hr. Johan Nielsen vil jeg gerne tage under ét, idet de alle gik ud på, at vi i vores administration af loven burde tage de særlige færøske forhold i betragtning. Jeg er klar over, at der er særlige forhold med hensyn til transport af levnedsmidler m. v. fra Færøerne til Grønland til brug for de færøske fiskere, og jeg vil gerne give forhåndstilsagn om, at vi fra ministeriet absolut vil være indstillet på at give dispensation fra

bestemmelsen, således at de færøske skibe, der sejler gods til færingerne i Færingehavn, kan fortsætte dermed, og at denne dispensation også vil gælde tilbagetransport af fangsten fra Grønland til Færøerne.

Dette lovforslag har jo haft en ret tung gang igennem folketinget, og når hr. Moses Olsen udtrykker sig på den måde, at handelsministerens bemærkninger har gjort et dybt indtryk på ham, viser det i og for sig, hvilke vanskeligheder vi har været igennem under behandlingen af dette lovforslag. Jeg er sikker på, at som det nu er formuleret, vil formålet blive nået på en bedre måde, end det kunne være sket ved en afgiftsordning. Men som sagt: spørgsmålet om en afgiftsordning vil fortsat blive undersøgt.

**Holger Hansen:** Jeg føler trang til at sige til hr. Moses Olsen, at når vi ved tredje behandling vil stemme imod dette lovforslag, er det ikke på grund af bekymringer af principiel politisk karakter — det sagde jeg lidt om ved første behandling — men ganske jordnære og konkrete bekymringer. Dels er vi bekymrede for, hvad denne ordning kan føre til af udenrigspolitiske virkninger, hvad jeg har forstået hr. Moses Olsen også har fået øje for, dels er vi i mit parti — og det kan godt kaldes et princip, som vi gerne overfører til dette område — bange for at monopolisere, som det sker nu.

Jeg gør opmærksom på, at efter denne lovs ikrafttræden vil f. eks. den grønlandske brugsforeningsbevægelse ikke selv kunne købe sine varer og sejle dem til Grønland, hvis den vil. Den må i så fald møde op hos Grønlandsministeren og bede om lov til at sejle med sine egne varer til sine egne brugere. Det kan da godt være, den får lov, men jeg tror nu ikke på det, for hvis der skal være nogen mening med denne lovgivning, skal den være tæt. Så kan det ikke hjælpe, at ministeren giver dispensation til højre og venstre, for så kan systemet ikke fungere.

Vi skal lægge mærke til, at det i lovforslaget hedder, at ministeren skal give tilladelse til transport af gods til Grønland — ikke fra Grønland — af grønlandske varer, men det ændrer sådan set ikke i realiteten, som selvfølgelig vil være, at denne lovgivning vil forhindre grønlandske sammenslutninger i at chartre skibe til transport også fra Grøn-

[Holger Hansen.]

land, fordi afstandene nu engang er så store, at der helst skal last med begge veje, for at et foretagende kan komme til at køre.

Det er det, der er mine bekymringer. Jeg mener, det er et tilbageskridt for det grønlandske samfund, at man her lukker på et så vigtigt område, som det her er tilfældet.

Videre vil jeg sige til ministeren, at det er rigtigt, at vi alle er enige om formålet. Vi er bare nogle stykker, der har ment, at det tidspres, ministeren også her påberåber sig, i realiteten ikke eksisterer. Vi kunne udmærket være gået videre, og det kunne jo være, at det papir, som ministeren kalder det, der blev tilstillet udvalget, kunne være kommet til at se anderledes ud, hvis vi havde givet de mennesker, der skulle udarbejde det, lidt mere tid til at overveje tingene — eller måske endnu bedre: hvis ministeren havde brugt sin autoritet til at bestemme, at et sådant papir burde fremskaffes. Jeg er ikke i tvivl om, at ministeriets embedsmænd og KGHs folk kunne have foreslået en ordning, som kunne have løst disse problemer. Bag efter kunne vi så i folketinget have vurderet, hvorvidt den ordning ville være hensigtsmæssig eller ikke. Det ville ministeren ikke, så det er da vist rigtigt at sige det ganske klart.

Min sidste bemærkning skal være, at jeg er glad for at høre, at ministeren nu vil arbejde videre med tanken om en eller anden mere liberal ordning, og jeg kan vel endda gå så vidt at sige: tanken om et afgiftssystem under en fri sejlads. Jeg tager det som et løfte, og jeg skal vide at fastholde ministeren på det.

Der er stillet ændringsforslag om at rykke revisionen væsentligt frem. Jeg må have lov til at tage også det som et tegn på, at man ikke i Grønlandsministeriet nu ganske lægger denne sag til side og siger: nu kører vi videre og disponerer fortsat ud fra dette.

Jeg vil altså opfordre til, at man arbejder videre med disse sager. Jeg føler mig overbevist om, at inden der er gået så farlig mange år, nødsages man til at ændre den restriktive lovgivning, der her gennemføres.

**Bo Kristensen:** Ministeren sagde i sin besvarelse, at meget af det, der nu var sket, skete under et tidspres. Til det vil jeg kun sige, at det er beklageligt ved en lovgivning

at monopolisere så kraftigt, som det her finder sted, og så undskyldte sig med, at man har været i tidnød. Jeg vil gerne bede ministeren overveje meget nøje, om det virkelig kan være rigtigt med så store ændringer på grund af tidspres. Netop når det drejer sig om så vigtige lovforslag som dette, af stor betydning for transporterhvervene og for Grønlands befolknings lyst til selv at få gang i tingene, må jeg advare kraftigt og sige: vi skulle have ventet med lovgivningen i stedet for at dække os ind under et tidspres.

I øvrigt må jeg gøre ministeren opmærksom på en anden ting: allerede i dag eksisterer der afgifter på Grønland, nemlig havneafgifter. Det skulle vel ikke være så vanskeligt for ministeren at arbejde videre med dem. Der er indtægter på dem i dag, og man må vel kunne beregne, hvilke stigninger de skulle have haft.

Det er viljen til at ville være med i dette arbejde, vi har efterlyst, og som udvalgets flertal på et vist tidspunkt også har efterlyst. Jeg synes nok, der her principielt kan sættes ind — ikke så meget med hensyn til princippet liberal kontra monopolistisk, men med hensyn til at lovgive til fordel for de mennesker, der er i begge ender af transportsystemet, fremfor at udvide den monopoliserede transport.

**Djurhuus:** Jeg må konstatere, at jeg ikke er i samme båd som hr. Holger Hansen, når han ikke tror Grønlandsministeren. Jeg takker Grønlandsministeren for det klare svar og det tilsagn, han gav os færingere om, at forholdene for besejlingen af Grønland ikke ændres. Som jeg sagde forrige gang, tror jeg, at det stille diplomati mellem grønlændere og færingere har givet gode resultater i de år, som er gået. Der har været et godt samarbejde, og det håber vi også vil stå sin prøve i fremtiden.

**Ministeren for Grønland (Knud Hertling):** Både i sit første og i sit andet indlæg var hr. Holger Hansen inde på, at dette lovforslag betyder monopolisering af sejladsen til Grønland og monopol til KGH. Selvfølgelig drejer det sig om en koncessionsordning, men jeg vil dog henvise til, at der i betænkningen er anført forskellige transportere til Grønland, om hvilke vi på forhånd erklærer, at der vil være mulighed for at dispensere.

**[Ministeren for Grønland.]**

Det drejer sig om transporter til mineselskaber, olieborings- og olieudvindingsselskaber og transporter, som foretages af Det grønlandske Olieselskab. Inden for disse områder er der på forhånd givet tilsagn om, at der vil blive dispenseret fra bestemmelsen i § 1.

Så gentog hr. Holger Hansen diskussionen om afgiftstanken, og af det, hr. Holger Hansen sagde sidst, fremgik det tydeligt, at man i og for sig havde tænkt, at et forslag herom skulle være et alternativt forslag til det foreliggende lovforslag. Nu er arbejdsgangen i folketinget jo den, at en minister kommer med ét forslag, som man så diskuterer videre i udvalget. Det er vist ikke sket nogen sinde, at en minister er kommet med to forskellige lovforslag om samme emne. Jeg har sagt, at vi i ministeriet for Grønland er indstillet på at arbejde videre med denne tanke, men jeg tror, det ville have været forkert at komme med et alternativt forslag.

Jeg forstod på hr. Bo Kristensen, at det ikke havde været helt uden grund, når vi i ministeriet for Grønland havde anstrengt os for at forstå afgiftstanken helt til bunds. Hr. Bo Kristensen talte om, at der allerede findes havneafgifter i Grønland. Ja, det gør der, men havneafgiften og den afgiftsform, som der nu tænkes på, er nok trods alt to helt forskellige ting. Det, at vi har havneafgifter, skulle ikke i sig selv betyde, at det ville være meget nemt at indføre den anden afgiftsform, man her har talt om.

Hr. Bo Kristensen harcelerede lidt over mine udtalelser om, at der har været et tidspres at overvinde. Jeg nævnte dette tidspres i forhold til ønsket om en anden mulighed, nemlig denne afgiftstanke, der blev fremsat på et meget sent tidspunkt. Jeg synes, at både lovforslaget og de ændringsforslag, der blev stillet af mig, er kommet i så god tid, at man ikke kan sige, at denne ret restriktive lovgivning indføres under tidspres. Det mener jeg ikke den bliver.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1, § 1, således ændret, § 2, ændringsforslag nr. 2, § 3, således ændret, §§ 4 og 5, underændringsforslaget uden for betænkningen af *ministeren for Grønland* (se sp. 6927), ændringsforslag nr. 3, således ændret, § 6, således ændret, ændringsforslag nr. 4 og § 7, således ændret, *vedtoges* uden afstemning.

*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 for Grønland om indkomstskat.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 154) findes i tidenden sp. 3698, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2145).

Der var stillet 37 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

**Søren B. Jørgensen:** Det forholder sig normalt sådan, når vi behandler grønlandsk lovgivning, at vi altid lægger vægt på to ting her i tinget. Det ene er de særlige grønlandske forhold, og det andet er, hvad landsrådets og dermed grønlændernes egen indstilling har været til de pågældende lov-