

[Voigt]

billet mellem Søndre Strømfjord og Godthåb, som SAS skal have for en billet mellem Søndre Strømfjord og København.

Besvarelse (24/9 81):

Ministeren for Grønland (Tove Lindbo Larsen):

Lov nr. 324 af 13. juni 1973 omhandler alene søtransport af gods til Grønland. Der er således ikke givet Den kgl. grønlandske Handel monopolstilling med hensyn til transport af gods i og fra Grønland.

KGH's varetagelse af forsynings- og besejlingstjenesten bygger på princippet om besejlingens enhed: Hele Grønland besejles til samme fragtrater for samme godsformer under den forudsætning, at atlanttrafikken økonomisk hviler i sig selv. Til besejling af Nord- og Østgrønland ydes dog et særligt tilskud.

Gennem det nævnte princip sikres forbrugerne i Grønland den billigste befragtning med de generelle økonomiske fordele, der opnås gennem stordrift: Større fleksibilitet og omfattende godsplanlægning.

Ophævelse af lov nr. 324 indebærer, at tilskuddet til besejlingen af vanskeligt tilgængelige dele af Grønland må forøges, hvis ikke forbrugerne i disse områder skal betale de øgede omkostninger i form af forhøjede fragtrater. Det er netop i disse områder, at den økonomisk dårligst stillede del af den grønlandske befolkning bor. Opgivelse af besejlingens enhed vil ud over det sociale aspekt medføre, at KGHs langtidsschartrede tonnager ikke vil kunne udnyttes fuldt ud med væsentlige samfundsøkonomiske tab til følge.

Ifølge KGHs fragtregulativ af 1. januar 1981 er fragten for 1 ton stykgods fra Grønland til Ålborg og retur 1.990 kr. I det nævnte eksempel mellem Julianehåb og Godthåb andrager direkte befragtning ifølge tariffen for den samme godsmængde 820 kr. Påstanden om, at det er billigere at sende varer mellem Julianehåb og Godthåb via Ålborg end direkte mellem de to byer, er på denne baggrund ikke rigtig.

Grønlandsfly varetager den interne passagertrafik i Grønland. Selskabet har ikke eneret på godsbefordring ad luftvejen internt i Grønland og deltager ej heller i flyvning til og fra Grønland. Staten yder tilskud til bil-

liggørelse af gods- og billettaksterne i den interne flyvning. Der er til dette formål søgt 22 mill. kr. på finansloven for 1981.

Overtager andre private luftfartsselskaber visse dele af det interne grønlandske rutenet, fortrinsvis de givtige strækninger, betyder dette for Grønlandsfly, at grundlaget for indtægtsudjævning til fordel for tarifieringen på de mindre rentable dele af det grønlandske rutenet bortfalder med væsentligt øgede statstilskud eller betydelige prisforhøjelser til følge.

Årsagen til de meget høje billetpriser i den interne flyvning skal søges i, at en væsentlig del af trafikeringen udføres med helikoptere, som ikke har kapacitet og stabilitet svarende til fastvingede fly. Driftsomkostningerne i forbindelse med helikopterdrift er betydeligt højere end ved drift af fastvingede fly. Det er ikke i Grønland muligt at omlægge hele den interne beflyvning til fastvingede fly, idet der ikke er mulighed for at anlægge startbaner for sådanne ved alle grønlandske byer.

Spm. nr. 1540

Til *ministeren for skatter og afgifter* (15/9 81) af:

Voigt (FP):

»Hvor meget er forbruget af fremmed valuta faldet, siden energiafgifterne og charterafgiften blev forhøjet?«

Begrundelse

På spørgsmål nr. 74 – stillet af samme spørger – svarede tidligere minister for skatter og afgifter, hr. Karl Hjortnæs, den 28. oktober 1980, at disse forhøjelser skulle ses på baggrund af nødvendigheden af at nedsætte forbruget af fremmed valuta.

Her knap et år efter denne besvarelse må det være muligt at oplyse, hvor meget forbruget af fremmed valuta så er faldet.

Besvarelse (23/9 81):

Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):

Det af energistyrelsen registrerede bruttoenergiforbrug her i landet var i 1. halvår 1981 16 pct. lavere end i samme periode i fjor. Korrigeres for forskelle i vejret (graddage) samt nettoimport af elektricitet, skønnes der