

[Hans Kjær.]

kommet til udtryk i toldlovskommissionens betænkning, hvor Provinshandelskammerets repræsentant vel har udtrykt betænkelighed derved, men heller ikke mere end betænkelighed, og hvor alle andre erhvervsrepræsentanter — og jeg må her indskyde, at det drejer sig ikke om det københavnske erhvervslivs repræsentanter, men repræsentanter for de store landsorganisationer — enstemmigt har udtalt sig imod nedlæggelse af Københavns Frihavn, har regeringen ikke ment at burde fratage frihavnen dens toldfri status.

Under drøftelserne i udvalget har det været helt klart, at denne forskelsbehandling ikke alene i sig selv var uheldig — det er forskelsbehandling naturligvis altid — men også, fordi det måtte forudses, at det kunne give anledning til med vægt fremførte krav om oprettelse enten af flere frihavne eller af andre toldfri faciliteter. Udvalget var i hvert fald dengang enig om, at dette kunne bringe hele toldlovsreformen i fare. Her må jeg erindre om, at det er et af hovedtrækkene i den nye toldlov, at de hidtidige kreditoplag afløses af en almindelig kreditordning, ikke blot kredit for toldbetaling, men også for den så meget mere tungtvejende importmoms. Nyordningen indebærer ikke alene den betydelige administrative lettelse for erhvervslivet og for den offentlige administration, der skulle give sig udtryk i, at 300 kvalificerede toldere blev frigjort til anden indsats, men også, at erhvervslivet ifølge finansministerens oplysninger får en likviditetslettelse på henved 500 mill. kr. Jeg tror, det samlede erhvervsliv vil vurdere dette efter fortjeneste og nødig ville se denne reform bragt i fare. I udvalget har der da også været enighed om under drøftelserne, at disse fordele ville gå tabt, hvis man opretholdt kreditoplag.

Derudover har der været enighed om, at Københavns Frihavn ikke passer særlig godt ind i systemet. Men vi har altså indset, at frihavne fremover vil få en mindsket betydning, en udvikling, som vil blive fremmet netop ved denne toldlov, fordi den i sig selv indebærer, at hver eneste importør får sit eget frilager i perioden for kredittiden. Alle undersøgelser har vist, at det dækker langt den overvejende del af den periode, erhvervslivet har behov for.

Der var alligevel meget, der talte for, at frihavnen burde være nedlagt, men det gjorde et ganske afgørende indtryk i udvalget, at man i 1960 ved lovgivning gav frihavnen en fornyet koncession på 40 år, og vi må regne med, at man har disponeret derefter i mellemtiden. Hvis man nu ændrede på denne status, måtte man altså også se i øjnene, at der kunne blive tale om et erstatningskrav. Efter min overbevisning, og det tror jeg alle var enige om, giver en nedlæggelse ikke så store fordele, at man skulle bringe sig i den situation. Der er da heller ingen af de deputationer, vi har modtaget, der har talt for, at man skulle nedlægge frihavnen. De har netop talt for, at nu vil de også have de faciliteter — altså præcis den udvikling, som vi frygtede i udvalgsarbejdet, og som vil undergrave toldlovssystemet.

Men vi har ikke hørt ensartede ønsker. Repræsentanterne fra Århus havneudvalg og Århus Handelsstandsforening har med megen vægt gjort gældende, at opretholdelse af toldfri faciliteter i Århus havneområde var af stor betydning for havnens opretholdelse som basishavn især i konkurrence med Hamborg havn, et synspunkt, som også er blevet støttet nu i en skriftlig henvendelse fra Danmarks Rederiforening. Derimod har Provinshandelskammerets repræsentant over for udvalget fremført ønske om, at der blev nedsat et hurtigt arbejdende udvalg, som skulle finde frem til, hvilke toldfri faciliteter der skulle være overalt i provinsen, i hvert fald mindst ét sted i hvert af de 26 nye distriktstoldkammer, medens ønsket fra Sammenslutningen af Danske Havne var, at der skulle være toldfri faciliteter i alle danske havne, det er vist 70, og disse synspunkter er nu i denne omgang blevet støttet af bl. a. Grosserer-Societetet.

Så kunne man selvfølgelig tillægge det en vis vægt, at de ønsker, der nu er fremført, er støttet af en del af de organisationer, som gik stærkest ind for bevarelsen af Københavns Frihavn. Jeg mener imidlertid ikke, at man kan se helt bort fra, at de alle har været repræsenteret i toldkommissionen, hvor Rederiforeningen i hvert fald må have været klar over, at Århus var en basishavn. Det er jo ikke nogen offentligt meddelt status, det er en rederistatus, så det må man i hvert fald have været klar over på det tidspunkt. Alligevel løftede man ikke sin røst i