

Ved koncession af 12. maj 1960 udstedt i henhold til lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns frihavn har ministeriet for offentlige arbejder givet Københavns Frihavns-Aktieselskab (K.F.A.) koncession til at udøve frihavnsvirksomhed. Koncessionen er givet for et tidsrum af 40 år fra 1. maj 1960. K.F.A. er forpligtet til at drive frihavnen indtil koncessionsperiodens udløb.

Ifølge koncessionen omfatter frihavnsvirksomheden opførelse og drift af pakhuse, skure samt andre bygninger, opstilling og drift af kraner og andet laste- og lossemateriel, anlæg og drift af jernbanespor og befæstelse m. v. af kajgader og pladser til godsoplosning og transport samt udførelse af alt arbejde med hensyn til losning og lastning om bord og i land, derunder alt arbejde i forbindelse med indlevering og udlevering til og fra selskabets pakhuse og pladser. Koncessionen giver således K.F.A. eneret på al stevedorevirksomhed i frihavnen.

Koncessionen indeholder i overensstemmelse med toldloven en bestemmelse om, at frihavnsens område med hensyn til told og afgifter betragtes som udland.

Københavns havn ejer alle aktier i K.F.A. Dette fællesskab kommer på forskellig måde til udtryk i koncessionen.

Frihavnen var oprindeligt tænkt som en facilitet for virksomheder, der indfører varer fra udlandet og reeksporterer disse. Da Københavns frihavn blev oprettet, var der ingen mulighed for at få tilbagebetalt erlagte toldbeløb af varer, der blev reeksporteret i uomdannet stand, og frihavnen løste således dette problem. I 1959 fik man imidlertid de nugældende bestemmelser om handels-toldgodtgørelse, jfr. toldlovens § 178, og virksomheder uden for frihavnen har siden da haft mulighed for at få tilbagebetalt den told, som virksomhederne har betalt for varer, der i forbindelse med salg genudføres i uomdannet stand. Dersom der nu gennemføres en told- og afgiftskreditordning, vil vilkårene for den transithandel, der ikke går over frihavnen, kun afvige lidt fra vilkårene for transithandelen over frihavnen.

I tidens løb er det endvidere blevet almindeligt at benytte frihavnen til oplagring af varer, der er bestemt til indførsel i toldindlandet, hvorved der gives importørerne en vis udsættelse med betaling af told og forbrugsafgifter af indførte varer. I dag er EFTA-varer toldfri, og dersom Danmark indtræder i Fællesmarkedet, bliver størstedelen af importen her til landet toldfri. Frihavnen vil da for den overvejende del af importen alene have den betydning, at den giver udsættelse med betaling af de afgifter, der skal betales ved varers indførsel.

Der kan gives tilladelse til at drive industri-virksomhed i frihavnen. Dette har tidligere været en fordel for virksomheder, som fremstiller produkter af indførte materialer og hjælpestoffer, idet virksomheder beliggende i frihavnen kunne anvende uberigtigede materialer og hjælpestoffer. I tidens løb er imidlertid råvarer og driftsmidler i stigende omfang blevet toldfri, og dette forhold har formindsket frihavnsens betydning som hjemsted for industrivirksomheder. Hertil kommer, at Danmarks tiltrædelse af EFTA-konventionen har gjort det nødvendigt at fastsætte visse særregler for toldbehandlingen af varer, der fremstilles i frihavnen, herunder en regel, hvorefter frihavnsvirksomheder kan få tilladelse til at betale told af varer, som i frihavnen anvendes til fremstilling af varer, der udføres til EFTA-lande. Disse regler påfører både toldvæsenet og de pågældende virksomheder et ikke ubetydeligt administrationsbesvær.

Frihavnsens betydning som kreditmulighed for told og forbrugsafgifter passer ind i det nuværende system for toldbehandling. Det karakteristiske for dette system er, at indførte varer ikke bliver stillet til disposition for importørerne, før told og visse forbrugsafgifter er betalt (eventuelt debiteret). Indtil dette er sket, må indførte varer derfor oplægges på statens transitoplag eller frilagre eller på private transitoplag eller frilagre eller i frihavnen. Den kreditmulighed, som frihavnen giver, har man således også adgang til de fleste andre steder i landet. Der er dog den forskel, at en importør har en noget friere adgang til sortering, ompakning og anden behandling af de varer, der opbevares på et privat lager i frihavnen end til de varer, der opbevares på et toldpakhuse.

Derimod må det erkendes, at frihavnen ikke rigtig passer til den foreslåede toldbehandlingsprocedure. Under denne afskaffes statens transitoplag og frilagre og tilsvarende private oplag. Alle indførte varer skal i stedet angives til fortoldning senest 7 dage efter indførselen, hvorefter tolden af de i et kvartal indførte varer betales på én gang senest 1 måned 20 dage efter kvartalets udløb. Der bliver under den ny toldbehandlingsprocedure ikke mulighed for at udskyde angivelsen til fortoldning ved at oplægge indførte varer.

Dersom frihavnen opretholdes som toldfrit sted, når den ny toldbehandlingsprocedure indføres, vil det bl. a. medføre:

- a. Virksomheder, der har eget lager i frihavnen, kan opnå ubegrænset kredit med tolden, så længe varerne henligger i frihavnen, og har endvidere mulighed for at udnytte toldkreditten i videst muligt omfang ved at henlægge fortold-