

regnskab over alle varer og pålægges told- og afgiftshæftelse også for ikke-højtbeskattede varer.

Disse forhold vil være incitament for provianteringsvirksomheder, der har mulighed derfor, til at flytte til frihavnen. En sådan udvikling, der vil påføre toldvæsenet administrativt besvær og vil være personalekrævende, må anses for uheldig. Hertil kommer, at det kun er provianteringsvirksomheder i Københavnsområdet, der vil kunne opnå fordelene ved at benytte frihavnen, hvorved provianteringsvirksomheder i andre byer stilles ringere end de københavnske provianteringsvirksomheder.

De under pkt. a.-e. omhandlede forhold vil under det foreslåede toldbehandlingsystem — og forudsat at toldbehandlingsreglerne for frihavnen ikke ændres — som nævnt indebære visse fordele for frihavnsbrugere med hensyn til kredit, likviditet og toldrisikofrihed, færre toldformaliteter ved reeksport samt mindre streng regnskabspligt og hæftelse for provianteringslagre. Disse fordele vil kunne stille de pågældende frihavnsbrugere bedre i konkurrencen med tilsvarende virksomheder, der af geografiske eller andre årsager ikke har adgang til frihavnen, og som efter det ny toldbehandlingsystems gennemførelse mister de faciliteter (kreditoplæg, transitoplæg, frilagre), som hidtil har ækvivaleret frihavnsadgangen. Det må derfor forventes, at vareindførselen i højere grad end tidligere vil ske over frihavnen. Dette vil kunne føre til ønsker om udvidelse af frihavnsområde, hvilket vil stille større krav til toldvæsenets administration samtidig med, at frihavnen i endnu mindre omfang end tidligere vil opfylde egentlige frihavnsformål. Opretholdelse af frihavns status som toldfrit sted under det foreslåede toldbehandlingsystem vil endvidere kunne føre til utilfredshed med den ny toldlovgivning hos de virksomheder ude omkring i landet, som kan have behov for frihavnsfordelene (f. eks. for så vidt angår konsignationslagre og reservedelslagre, jfr. bemærkningerne til kapitel 8), og som ikke har mulighed for at benytte frihavnen. Dette vil muligvis aktualisere ønskerne om oprettelse af frihavne i visse provinshavne. Indførelse af en told- og afgiftskreditordning vil ganske vist i sig selv svække ønsket om flere frihavne, men hvis erhvervslivet i provinsen efter nogen tids forløb føler, at uligheden medfører virkelige ulemper for det, må man regne med, at ønskerne om flere frihavne vil blive ført frem igen.

Frihavns status som toldfrit sted betyder, at toldvæsenet må bruge et større personale på dette havneafsnit, end det bruger på et tilsvarende havneafsnit i toldhavnen. Dette merforbrug af

personale udgør ca. 50 personer. Oprettelse af nye frihavne vil kræve et større toldpersonale i de pågældende havne.

De ovenfor anførte argumenter for, at frihavnen ikke bør opretholdes under det foreslåede toldbehandlingsystem samt det forhold, at opretholdelsen af frihavnen kan føre til oprettelse af andre toldfrie faciliteter, og at den modernisering og forenkling af toldvæsenets arbejdsmetoder, der er hovedformålet med toldlovsreformen, derved går tabt, taler for, at frihavns status som toldfrit sted ikke bør opretholdes, såfremt toldbehandlingsreformen gennemføres.

Der er imidlertid dels af Frihavnselskabets ledelse, dels af vide kredse i erhvervslivet fremført synspunkter for den modsatte opfattelse.

I forbindelse med toldkommissionens behandling af spørgsmålet om frihavns status efter gennemførelsen af en toldbehandlingsreform har der været ført drøftelser med Københavns Frihavns Aktieselskabs bestyrelse og direktion samt med et af Frihavnselskabet og Københavns Havnebestyrelse nedsat fællesudvalg, der overvejer frihavns fremtid. Under disse drøftelser har K.F.A. henvist til, at reeksporthandelen vil få ringere vilkår, dersom frihavnen ophører med at være toldfrit sted, og at frihavns status som toldfrit sted under en fremtidig udvikling af reeksporthandelen pludselig kan vise sig at være et aktiv for dansk forretningsliv. Der er endvidere henvist til, at nedlæggelse af frihavnen vil svække den danske engroshandel i konkurrencen med den handel, der kan benytte frihavnene i Hamburg, Malmø og Gøteborg, og at en del af forsyningen af det danske marked derfor vil gå over disse havne i stedet for over Københavns havn. Det hævdes, at det er af stor betydning for København som internationalt handelscenter at have en frihavn, at de største linierederier lægger stor vægt på at bevare frihavnen, og at erhvervslivet i almindelighed og især skibsfarten har store interesser i frihavnen.

De af K.F.A. anførte begrundelser for at bevare frihavnen som toldfrit sted forekommer ikke alle overbevisende. Reeksporten kan f. eks. fritages for told gennem handelstoldgodtgørelse. Der er dog næppe tvivl om, at der i erhvervskredse og måske også i videre kredse hersker den opfattelse, at frihavnen giver handelen og skibsfarten og måske også det danske samfund fordele, som man ikke bør give afkald på.

Under drøftelserne i toldkommissionen har repræsentanten for Provinshandelskammeret udtalt betænkelighed over den forskelsbehandling, som en opretholdelse af Københavns frihavn ville indebære