

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 toldfri 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 Frihavnsselskabets 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 Frihavnsselskabet 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. Reekspporten 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 for importører i provinsen. Repræsentanterne for Industrirådet, Grosserer-Societetet, Håndværksrådet, Dansk Speditørforening og Danmarks Rederiforening har derimod udtalt sig imod en nedlæggelse af frihavnen og en ændring af dens stilling som toldmæssigt udland.

Regeringen må være af den opfattelse, at selv om opretholdelsen af frihavns toldfri status under den ny toldbehandlingsprocedure næppe kan undgå at medføre en vis ulighed i kreditmulighederne for told og forbrugsafgifter og desuden vil påbyrde toldvæsenet et vist administrationsbesvær, er disse ulemper dog ikke en tilstrækkelig begrundelse for at fratage frihavnen dens toldfri status, når det er en udbredt opfattelse i erhvervslivet, at frihavnen bør opretholdes som toldfrit sted.

#### Til § 105.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til den gældende toldlovs § 113, stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 2 træder i stedet for den gældende toldlovs § 114.

I den gældende toldlov er der mulighed for at oprette frihavne med samtykke fra finansministeren og ministeren for offentlige arbejder i de tilfælde, hvor oprettelse ikke sker ved lov. Under hensyn til det foran i bemærkningerne til kapitel 9 anførte vedrørende frihavns status under den foreslåede toldbehandlingsprocedure er man af den opfattelse, at der ikke bør oprettes flere frihavne end den eksisterende. Derfor er bestemmelsen udformet således, at en ændring af dette forhold kun kan ske ved lov.