

Bilag 4.

FINANSMINISTERIET

Departementet for told- og forbrugsafgifter

København, den 7. december 1970

Finansministerens kommentarer til bilag 1-3.

Sammenslutningen af Danske Havne har i skrivelse af 2. december 1970 (bilag 1) udtalt, at sammenslutningen nærer de allerstørste betænkeligheder ved den forskelsbehandling, som toldlovsforslaget indebærer for importørerne m. fl. i provinsen og hermed for provinshavnene, fordi toldlovsforslaget medfører, at statens transitoplæg og tilsvarende private lagre ophæves samtidig med, at Københavns frihavn opretholdes.

I skrivelse af 3. december 1970 (bilag 2) og i skrivelse af 4. december 1970 (bilag 3) har Århus havneudvalg og Grosserer-Societetet peget på den samme forskelsbehandling og henstillet, at der i toldlovsforslaget optages en bestemmelse, der gør det muligt administrativt at etablere områder, for hvilke der gælder samme vilkår som for Københavns frihavn.

Under toldkommissionens arbejde med toldlovsforslaget har man indgående drøftet spørgsmålet om Københavns frihavns stilling under de foreslåede toldbehandlingsregler. En redegørelse for disse overvejelser er optaget i bemærkningerne til lovforslaget side 225-230 og i toldkommissionens betænkning side 61-66, hvortil der henvises. Man skal endvidere henvise til, at dette spørgsmål blev drøftet ved folketingets 1. behandling af toldlovsforslaget i folketings-samlingen 1969-70 (jfr. Folketingstidende 1969-70, sp. 5215-5234).

Man må gå ud fra, at henvendelserne med ordet forskelsbehandling sigter til det forhold, at opretholdelsen af Københavns frihavn indebærer visse særlige muligheder for kredit med told og forbrugsafgifter, som kun kan udnyttes af de importører, der driver deres virksomhed i nærheden af frihavnen, idet Københavns frihavn i dag er uden større betydning for reeksporthandelen. Der henvises herved til bemærkningerne til lovforslaget side 225, 2. spalte f. n.

Jeg er enig i, at opretholdelsen af Københavns frihavns toldfri status under den ny toldbehandlingsprocedure næppe kan undgå at medføre en vis ulighed i kreditmulighederne for told og forbrugsafgifter. Hertil kommer, at opretholdelsen af frihavnen desuden vil påbyrde toldvæsenet et vist administrationsbesvær. Disse ulemper er dog næppe 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. Det skal herved bemærkes, at under drøftelserne i toldkommissionen har repræsentanterne for Industrirådet, Grosserer-Societetet, Håndværksrådet, Dansk Speidtorforening og Danmarks Rederiforening udtalt sig imod en nedlæggelse af frihavnen eller en ændring af dens stilling som toldmæssigt udland, medens kun repræsentanten for Provinshandelskammeret har udtalt betænkelighed over den forskelsbehandling, som oprettelsen af Københavns frihavn vil indebære for importører i provinsen.

Når man fra regeringens side har ment at kunne gå ind for at følge den overvejende opfattelse i erhvervslivet, at Københavns frihavn bør opretholdes som toldfrit sted, skyldes det ikke mindst, at virkningen af de særlige kreditmuligheder i frihavnen under den foreslåede almindelige kreditordning for tolden og de forbrugsafgifter, som skal erlægges i forbindelse med indførselen, må anses at være af meget begrænset betydning. Det kan således nævnes, at ca. $\frac{1}{4}$ af det gods, der i 1968 blev tilført frihavnen søværts fra udlandet, passerede frihavnen uden oplæggelse. Endvidere var den gennemsnitlige lagertid for import- og reeksporthvarer, der i 1968 blev oplagt på Københavns Frihavns Aktieselskabs lagre, godt 16 dage. De i samme år på Københavns Frihavns Aktieselskabs lagre oplagte