

[Aksel Larsen.]

stat og dette folketing, som i 1960 gav Københavns Frihavn en 40-årig koncession.

Og så endelig til hr. Peter Jørgensen, som kløgeligt bakkede ud af sin påstand om, at det var folketinget, der havde anerkendt Århus havn som basishavn, og det var jo hans væsentlige argument for, at folketinget nu burde tage hensyn. Hr. Peter Jørgensen sagde: hvis der bare ikke stod i lovforslaget, at frihavnen i København må opretholdes. Ja men det stod der også, da lovforslaget blev fremsat den 3. april, det stod der også, da lovforslaget blev fremsat i efteråret, det stod der også, da lovforslaget var til anden behandling her i tinget, og hr. Peter Jørgensen meldte sig ikke og sagde: det er en skandale, at der står, at København har en frihavn, nu må vi også have faciliteter for Århus. Jeg synes, at dette karakteriserer det, der i virkeligheden er begrundelsen for, at ændringsforslaget er fremkommet.

(Kort bemærkning).

Peter Jørgensen: Jeg må give hr. Aksel Larsen en undskyldning for min udtalelse om, at det var folketinget, der havde beskæftiget sig med spørgsmålet om basishavn. Jeg kan oplyse over for hr. Aksel Larsen, at Århus fik status som basishavn den 1. oktober 1962, men det skete på en international konference i London. Det betød, at Århus havn som den eneste uden for København fik status som basishavn, og det betød, at ikke færre end 18 store internationale linjeselskaber fik direkte forbindelse med Århus.

Så må jeg gøre opmærksom på, navnlig over for hr. Aksel Larsen, at spørgsmålet om basishavn er en væsentlig ting i den diskussion, der foregår her. Der er kun to havne i Danmark, der har status som basishavn, og det er Århus og København, og derfor kan jeg ikke forstå, at man ikke kan ligestille de to havne. Hvorledes man så i de andre byer, som der tales om her, vil klare dette spørgsmål, det ved jeg ikke, men foreløbig er der kun de to byers havne, der har status som basishavn.

(Kort bemærkning)

Aksel Larsen: Der foreligger intet, som sandsynliggør, at Århus har mistet sin sta-

tus som basishavn som følge af den nye toldlov. Tværtimod er det klart, at der ingen ændringer vil ske. Der foreligger intet, som sandsynliggør, at Århus' status som basishavn spiller nogen som helst rolle for godsmængden til og fra Århus, når den nye toldlov er trådt i kraft.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes med 91 stemmer mod 46; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 1 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 2.

Lovforslaget som helhed sættes derefter til forhandling.

Formanden: Jeg minder om, at taletiden for ordførerne her er indtil ½ time. (Munterhed).

Jørgen Peder Hansen: Under noget spektakel fik vi altså tændt juletræet, og nu står vi altså ved afslutningen af behandlingen af det toldlovsforslag, som vi har understreget tidligere at vi vil give vores støtte til her ved tredje behandling. Lovforslaget betyder, som det er nævnt i anden sammenhæng, en likviditetsforbedring for erhvervslivet af varig karakter på op mod 500 mill. kr. Det er et betydeligt beløb, der her stilles til rådighed for erhvervslivet, og vi finder, at det bør modsvares af alle tænkelige bestræbelser fra finansministerens side for at undgå alt for omfattende restancer ikke blot på toldsiden, men også på afgiftssiden. Vi ved et par ting mere: For det første, at der er meget betydelige skatterestancer fra B-skatteyderne, som fortrinsvis er erhvervslivets udøvere, og for det andet, at der finder betydelige skatteunddragelser sted. Tiden må være inde til, at der sker alle tænkelige bestræbelser for at komme også disse ting til livs. Det bør ikke kunne betale sig på nogen måde at skylde staten skattepenge.

Dernæst må det indledte samarbejde mellem toldvæsenet og skattevæsenet for at opnå den mest effektive ligning udbygges,