

Af *ministeren for skatter og afgifter*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 1.

Efter nr. 5 indsættes som nyt nummer:

»01. § 23, nr. 4, affattes således:

»4. Lastpaller, containere, sættevogne og tilbehør og udstyr til containere og sættevogne under samme betingelser som anført under nr. 2 samt reservedele og lignende artikler til reparation af containere og sættevogne, hvis de efter afsluttet reparation genudføres sammen med disse«.

B e m æ r k n i n g e r.

Ifølge toldlovens § 34, stk. 1, nr. 3, kan der indrømmes midlertidig toldfrihed for bl. a. sættevogne, når de benyttes af uden for toldområdet hjemmehørende virksomheder og ikke anvendes til indenlandsk transport. Forslaget betyder, at sættevogne ligestilles med containere, der kan indføres toldfrit alene mod den i § 23, nr. 2, beskrevne genudførselsforpligtelse. Forslaget er tiltrådt af Industrirådet og Landsforeningen Danske Vognmænd.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Arentoft (FP):

Det fremgår helt klart af betænkningen til forslaget om ændring af toldloven, at et af de kontroversielle punkter under udvalgsbehandlingen har været § 1, nr. 24. Der står i betænkningen:

»Ministeren har i denne forbindelse oplyst, at nævnte bestemmelse alene tager sigte på oprettelse af et toldoplag i Padborg, og at tilladelsen hertil først vil blive givet efter en nærmere forhandling med de relevante instanser. Ministeren har yderligere oplyst, at der som grundlag for forhandlingen vil indgå en analyse af de med beslutningen forbundne konsekvenser, særlig med henblik på toldoplagene i Århus og Københavns frihavne«, og altså dermed deres status som basishavne.

Jeg vil i den forbindelse gerne henlede opmærksomheden på en artikel i Børsen i dag på side 13 af Peter Rosendal under overskriften »Katastrofe hvis godsunderlaget for basishavne hules«. Den forklarer i øvrigt også på

en udmærket måde, hvad en basishavn er, og hvad det betyder, hvis de to danske basishavne ikke kan forblive basishavne.

Da jeg går ud fra, at denne undersøgelse, som ministeren nu skal foretage, vil tage nogle måneder, og jeg finder, at det er rigtigere, at det er folketinget, der vedtager ting, og ikke folketinget, der giver ministeren for store bemyndigelser, har jeg fremsat mit ændringsforslag, som går ud på, at nr. 24 i § 1 udgår.

Såfremt denne undersøgelse viser, at det samfundsmæssigt og samfundsøkonomisk er rigtigt at lave et toldoplag i Padborg, og at det ikke vil skade Århus og København, kan ministeren i oktober måned, hvis undersøgelsen da er færdig, og den er vel underbygget, fremsætte et forslag om ændring af toldloven, og så kan det jo hurtigt blive vedtaget.

Freddy Madsen (DKP):

De spørgsmål i lovforslaget, der har været mest omdiskuteret, er jo spørgsmålet om toldoplag i Padborg. Det kan synes, som om det er en lille sag, men det er i virkeligheden en sag med meget vidtrækkende konsekvenser, idet spørgsmålet, hvilket hr. Arentoft allerede har nævnt, består i, hvorvidt Århus og København på en række områder kan opretholde deres nuværende status som basishavne. Selv små ændringer på området, både med hensyn til føderuter og til de muligheder, der er for de store linjeselskaber for at få den nødvendige godsmængde i disse havne, vil være af betydning for, hvorvidt de fortsat bliver anløbet.

Det betyder også, at den udvikling vil fortsætte, hvad vi naturligvis er modstandere af, og som jo er en del af vores medlemskab af EF, at en stadig større del af linjerne skal rykke sydover, at en større del af erhvervslivet i vores land skal udsultes til fordel for en udvikling, som i stadig højere grad vil begunstige vore partnere i EF. Det er vi naturligvis modstandere af.

Jeg tror ikke, man skal betragte det, selv om nogle kan være fristet til det, som blot en Århushistorie. Det er i høj grad et spørgsmål om København, men det har også nogle mere vidtrækkende konsekvenser for hele udviklingen i Danmark. Der er også problemer på en anden led med hensyn til, hvor interesse-rede vi er i det, med de konsekvenser det vil medføre, i retning af en ændring af trafikken fra søvejene og over til landevejene. Det er et