

## Forslag

til

### Lov om forsøg med en ny toldbehandlingsprocedure.

Fremsat den 13. marts 1968 af *finansministeren*.

**§ 1.** Finansministeren bemyndiges til at iværksætte forsøg med en ny toldbehandlingsprocedure.

*Stk. 2.* Finansministeren fastsætter de for forsøgsvirksomheden gældende regler om toldvæsenets kontrol med transportmidler og varer, der ankommer til eller afgår fra toldområdet, om varers angivelse for toldvæsenet ved indførsel, klarering, forsendelse og udførsel og om betaling af told og af forbrugsafgifter, der efter den gældende lovgivning skal erlægges ved indførsel af varer.

*Stk. 3.* Ved fastsættelse af de i stk. 2 omhandlede regler kan finansministeren i fornødent omfang fravige de i toldloven inde-

holdte toldforvaltningsbestemmelser og tilsvarende bestemmelser i forbrugsafgiftslovgivningen vedrørende indførsel af varer.

**§ 2.** Finansministeren kan bestemme, at der ikke skal svares afgift i henhold til lov om almindelig omsætningsafgift ved indførsel fra udlandet til registrerede virksomheder af varer, der omfattes af den i § 1 omhandlede forsøgsvirksomhed.

**§ 3.** Bestemmelserne i toldlovens 3. del om straf m. v. finder tilsvarende anvendelse ved overtrædelser af bestemmelser, der er fastsat i medfør af § 1, stk. 2.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Ved lovforslaget bemyndiges finansministeren til at iværksætte forsøg med en ny toldbehandlingsprocedure.

Lovforslaget påregnes ikke at føre til øgede udgifter for statskassen og heller ikke til udvidelse af den statslige administration.

#### Til § 1.

Hovedtrækkene i den gældende toldbehandlingsprocedure er, at transportmidler og varer, der ankommer her til landet, straks kommer under toldkontrol, og at indførte varer, for hvilke tolden og eventuelle afgifter ikke betales straks ved indførslen, oplægges på toldvæsenets pakhuse eller pladser (statens transitoplæg eller frilagre) eller på private pakhuse under toldkontrol. De indførte varer bliver ikke stillet til indførerens frie disposition, før tolden af varerne er betalt eller er debiteret indføreren ved varernes tilskrivning til et kreditoplæg, og afgifterne

er betalt eller er debiteret indføreren ved varernes tilskrivning til et kreditlager eller ved afgivelse af tilførselsanmeldelse.

Der foregår for tiden overvejelser om en forenkling af toldvæsenets arbejdsmetoder, og som et led heri er det besluttet at erstatte 78 toldkamre i provinsen med 26 og ca. 100 tjenestesteder i København med 11 toldkamre. Ved denne koncentration af toldvæsenets virksomhed vil man kunne undgå den forøgelse af toldvæsenets personale, som ellers ville følge af merværdiafgiftens indførelse. En fuldstændig nedlæggelse af de 52 provinstoldkamre, der ikke skal være distriktstoldkamre, kan dog først finde sted samtidig med indførelsen af en ny toldbehandlingsprocedure, således at man kan undgå, at toldvæsenets betjening af publikum i de byer, hvor toldkamret nedlægges, bliver ringere end i de byer, hvor der fortsat vil være placeret et toldkammer. Som bilag til nærværende lovforslag er optrykt en

Finansmin. j. nr. D. T. 2. T. 195-1968.

96 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

redegørelse om toldvæsenets betjening af publikum ved et formindsket antal toldkamre.

Overvejelser om en sådan ny toldbehandlingsprocedure foregår for tiden i Toldkommissionen. Under den procedure, der overvejes, vil indførte varer blive registreret af toldvæsenet ved indførslen, hvorefter de straks vil kunne føres til indførerenes private lager og oplægges der. Kort tid efter oplæggelsen skal indføreren indsende en klareringsangivelse over varerne til toldvæsenet, og når denne er godkendt, hvilket skal kunne ske, uden at indføreren behøver at være til stede, får indføreren meddelelse om told- og afgiftsbeløbets størrelse, hvorefter han kan disponere over varerne. Allerede i dag følges ved 3 toldkamre i København og ved Padborg toldkammer en procedure, hvorefter det ikke er nødvendigt, at indføreren er til stede ved toldbehandlingen. Toldkommissionen overvejer desuden en periodisk indbetaling af told- og afgiftsbeløbene, således at indførerne på en gang betaler for hele deres indførsel i en periode, hvorved de opnår en vis kredit. Der må foretages en række ændringer i told- og forbrugsafgiftslovgivningen, før en toldbehandlingsprocedure, som den her skitserede, kan tages i almindelig anvendelse.

Toldkommissionen vil endvidere overveje en omlægning af de gældende regler for kontrol med forsendelse af varer mellem indenlandske steder og udførsel af varer, således at den fysiske kontrol med varerne i vidt omfang erstattes af en regnskabsmæssig kontrol.

Det må imidlertid anses for hensigtsmæssigt, at der bliver lejlighed til at gøre erfaringer i praksis med sådanne helt nye toldbehandlingsmetoder, før de fornødne ændringer i told- og forbrugsafgiftslovgivningen og de dertil hørende administrative bestemmelser bliver endeligt udarbejdet.

Ved lovforslagets § 1 bemyndiges finansministeren til at iværksætte forsøg med en ny toldbehandlingsprocedure og at fastsætte regler for toldbehandlingen under denne procedure. Ved fastsættelsen af disse regler kan finansministeren fravige alle i toldloven indeholdte toldforvaltningsbestemmelser (Toldlovens 2. del) og tilsvarende bestemmelser i forbrugsafgiftslovgivningen vedrørende indførsel af varer.

Det er tanken, at forsøget med en ny toldbehandlingsprocedure skal foretages i et mindre antal af de nuværende tolddistrikter, og at man vil lade vareklareringen foregå ved et enkelt toldkammer.

Reglerne om toldbehandlingen under den procedure, der skal afprøves, vil efter nærmere forhandling med de berørte organisationer blive fastsat i en bekendtgørelse.

## Til § 2.

Af varer, der indføres her til landet, skal der efter lov om almindelig omsætningsafgift betales afgift ved indførslen. Når indførslen sker til en registreret virksomhed, kan afgiften beregnes efter en lavere afgiftssats end den sædvanlige (for tiden henholdsvis 7 pct. og 10 pct.).

I henhold til omsætningsafgiftslovens § 15 er den indgående afgift i en afgiftsperiode den afgift, der i perioden er faktureret til virksomheden, samt den afgift, som virksomheden i perioden har betalt ved indførsel fra udlandet.

Fastsættes der såvel for importmomsen som for tolden og de øvrige afgifter en afregningsperiode, jfr. bemærkningerne til § 1, på f. eks. et kvartal med en betalingsfrist på 1 måned 20 dage, udskydes betalingen af importmomsen fra ét kvartal til det følgende kvartal. Foretager man ikke andre ændringer i merværdiafgiftsloven, sker der herefter det, at virksomheden skal betale importmomsen for f. eks. januar kvartal midt i april kvartal samtidig med kvartalsafregningen for merværdiafgiften i øvrigt, men ikke vil være berettiget til at trække importmomsen vedrørende januar kvartal fra i den udgående afgift før ved kvartalsafregningen for april kvartal, d. v. s. den 20. august.

Ændrer man samtidig med etableringen af en kreditordning for tolden og de øvrige forbrugsafgifter reglerne om fradragsret for indgående afgift således, at afgiften af importen kan fradrages ved opgørelsen af afgiftstilsvaret for den periode, hvori importen har fundet sted, vil det afgiftsmæssige resultat for importøren og statskassen blive det samme som ved momsfri import.

Med henblik på at foretage forsøg med kreditordninger for told og forbrugsafgifter er det derfor hensigtsmæssigt, at finansministeren tillige bemyndiges til i forbindelse med forsøgsvirksomheden at indrømme fritagelse for merværdiafgift af varer, der indføres fra udlandet.

## Til § 3.

Toldlovens 3. del om straf m. v. indeholder regler om straf for indsmugling og overdragelse eller erhvervelse af indsmuglede varer (§§ 189 og 190), for overtrædelse af de af finansministeren fastsatte regler vedrørende ind- og udførsel m. v. af højt beskattede varer (§ 191), for afgivelse af urigtige angivelser m. v. (§ 193), for brud på toldlukke (§ 194) samt for misbrug af bevillinger (§ 197). Endvidere er der i § 198 hjemmel til at straffe overtrædelser af toldloven eller de i medfør af loven givne forskrifter, for så vidt der ikke i toldloven eller i lovgivningen i øvrigt er fastsat særlig straf herfor.

Indsmugling samt overdragelse eller erhvervelse af indsmuglede varer straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år. De øvrige lovovertrædelser med bøde, og dersom der ved visse af disse lovovertrædelser foreligger skærpene omstændigheder, med bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder.

Endvidere indeholder toldlovens 3. del regler om tilbageholdelse af befordringsmidler, der har været anvendt ved indsmugling (§ 190 a), om tilbageholdelse eller beslaglæggelse af indsmuglede varer (§ 192), om forældelse af strafansvar (§ 196) og om behandlingen af toldstraffesager (§ 199).

I de tolddistrikter, hvor der skal gøres forsøg med en ny toldbehandlingsprocedure, vil toldlovens toldforvaltningsbestemmelser i et vist omfang blive erstattet af regler, der fastsættes i medfør af § 1, stk. 2. Da toldlovens bestemmelser om straf m. v. kun angår overtrædelser af toldloven, er de ikke umiddelbart anvendelige på overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af § 1, stk. 2.

Det foreslås derfor, at toldlovens bestemmelser om straf m. v. skal kunne finde anvendelse på tilsvarende overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af § 1, stk. 2.

### Toldvæsenets betjening af publikum ved et formindsket antal toldkamre.

Toldvæsenets Rationaliseringsudvalg, der i november måned 1965 blev nedsat i Direktoratet for Toldvæsenet med den opgave at foretage en kortlægning og beskrivelse af toldvæsenets arbejdsområder og at fremkomme med forslag til ændringer i arbejdsmetoder og arbejdsprocedurer m. v., afgav i februar måned 1967 som grundlag for det videre arbejde „Betænkning om toldvæsenets struktur“. Toldvæsenets Rationaliseringsudvalg kommer i sin betænkning til det resultat, at væksten i toldvæsenets arbejde og den tekniske og økonomiske udvikling, der bl. a. har medført en stærk koncentration af godstrafikken omkring de større havne og byer, har gjort den nuværende toldkammerorganisation utidssvarende. Rationaliseringsudvalget stiller derfor forslag om, at toldvæsenets lokalforvaltning i provinsen koncentrerer sig til 26 distriktstoldkamre.

Den foreslåede koncentration har — ud over at skabe mulighed for den nødvendige frigørelse af personale til varetagelse af merværdiaffgiften — følgende hovedformål bl. a. med henblik på en bedre betjening af toldvæsenets publikum:

1. At skabe grundlag for en bred sagsudlægning fra den centrale toldforvaltning i København til distriktstoldkamrene og derved tillægge de lokale forvaltningsenheder en væsentlig større selvstændighed end hidtil.
2. At skabe rammerne for en rationalisering og modernisering af toldvæsenets arbejdsmetoder og dermed grundlaget for en forbedret publikumsbetjening.

Gennemførelsen af koncentrationen og den heraf følgende nedlæggelse af et antal toldkamre betyder imidlertid, at erhvervslivet fremtidig ikke i samme grad som i dag får mulighed for kontakt med en i byen placeret toldinstitution. Der er af erhvervslivet og af byrådene i de byer, hvor toldkamret er foreslået nedlagt, udtalt ængstelse for, at dette vil betyde, at det vil blive vanskeligere end før for erhvervslivet i disse

byer at få foretaget dets toldforretninger. Man frygter desuden for, at erhvervslivet de pågældende steder vil få større omkostninger end erhvervslivet i andre byer, samt at strukturrationaliseringen også vil kunne skade udviklingsbestræbelserne i de pågældende byområder.

Man har i Toldvæsenets Rationaliseringsudvalg været opmærksom på disse spørgsmål og har foreslået, at formindskelsen i antallet af toldkamre sammenkædes med sådanne forbedringer af toldvæsenets arbejdsmetoder, at betjeningen af publikum i de byer, hvor toldkamret er foreslået nedlagt, ikke forringes.

Ved vurderingen af problemerne i forbindelse med publikumsbetjeningen må det tages i betragtning, at den af toldmyndighederne foreslåede omorganisering af toldvæsenet er tænkt gennemført over en periode på 5 år. Hensigten hermed er, at afviklingen af de forskellige stedlige toldinstitutioner skal kunne ske i nøje sammenhæng med indførelsen af de metodeforbedringer, som er knyttet til strukturændringen. Herved sikres, at gennemførelsen af toldvæsenets rationaliseringsbestræbelser ikke bliver til gene for den daglige betjening af publikum.

Det må endvidere tages i betragtning, at toldvæsenet fortsat vil være repræsenteret i mange af de byer, hvor toldkamret nedlægges. I de fleste havne, såvel i som uden for købstæderne, vil der fortsat være permanent stationeret en toldtjenestemand eller en toldopsynsmand, der vil være bemyndiget til at udføre de toldforretninger, som kræver stedlig betjening. Det gælder navnlig toldforretningerne i forbindelse med skibsfarten.

Endelig må der peges på, at et af hovedformålene med en gennemførelse af den foreslåede strukturændring som nævnt er at skabe mulighed for en væsentlig dekoncentration af arbejdsopgaver fra den centrale toldforvaltning i København til de enkelte distriktstoldkamre. Det er toldmyndig-

hedernes bestemte indstilling, at alle arbejdsopgaver, som ikke nødvendigvis må løses centralt, skal lægges ud til lokalforvaltningen. Dekoncentrationen vil ikke alene medføre, at distriktstoldkammerne bliver udstyret med større beføjelser end de nuværende lokalforvaltningsenheder, men, hvad der også er meget vigtigt, at de vil komme til at råde over et væsentligt større erfaringsmateriale som grundlag for praksis i en lang række sager. Dette i forbindelse med, at arkiveringen af toldangivelser, fakturaer m. v. flyttes fra København til det pågældende distriktstoldkammer betyder, at toldvæsenet med hensyn til forespørgsler — skriftlige eller mundtlige — gennem distriktstoldkammerne bliver i stand til at yde publikum en langt bedre service end i dag. Den omstændighed, at et betydeligt antal sager ikke længere skal forelægges en central instans i København, vil også betyde, at ekspeditionstiden mindst halveres for de fleste af disse sager.

Det er toldmyndighedernes opfattelse, at spørgsmålet om betjeningen af publikum må tillægges afgørende betydning, når der skal træffes afgørelse om antallet af toldkammer i provinsen. I det følgende har man derfor for toldvæsenets vigtigste forretningsområder undersøgt, hvorvidt og i hvilket omfang der skal foretages ændringer i toldvæsenets arbejdsmetoder, når et antal toldkammer nedlægges.

Toldvæsenets betjening af publikum kan ske ved skriftlig eller telefonisk kontakt mellem publikum og toldvæsen eller ved personlig kontakt. Når der er tale om personlig kontakt, må der endvidere sondres mellem de tilfælde, hvor toldvæsenet henvender sig til publikum, og de tilfælde, hvor publikum henvender sig til toldvæsenet.

#### A. *Skriftlige og telefoniske henvendelser til toldvæsenet.*

I de tilfælde, hvor publikum i dag retter en skriftlig eller telefonisk henvendelse til et toldkammer, vil en formindskelse i antallet af toldkammer ikke betyde nogen ændring af toldvæsenets publikumsbetjening. Det må i henseende til denne art af ekspeditioner anses for at være af mindre betydning for en virksomhed, om sådanne henvendelser skal rettes til et toldkammer i samme by eller en

anden nærliggende by. Man vil som følge af den tidligere omtalte dekoncentration tværtimod opnå den fordel, at ekspeditionen af disse henvendelser i de fleste tilfælde vil kunne ske uden forelæggelse for en central instans i København, idet dekoncentrationen bl. a. betyder, at distriktstoldkammerne vil blive udstyret med større indsigt og erfaring.

#### B. *Toldvæsenets personlige henvendelser til publikum.*

De vigtigste af de tilfælde, hvor toldvæsenet retter personlig henvendelse til publikum, er toldvæsenets eftersyn og kontrol i virksomheder, der er anmeldt i henhold til forbrugsafgiftslovgivningen eller er undergivet kontrol, fordi de har kreditoplag eller har bevilling til told- eller afgiftsgodtgørelse. I disse tilfælde vil det være uden betydning for en virksomhed, om de pågældende tjenestemænd kommer fra et toldkammer i samme by eller en anden by.

Som toldvæsenets henvendelse til publikum må man også anse den kontrol, som toldvæsenet udøver med rejsende, der indrejser fra udlandet, således at disse ikke told- og afgiftsfrit indfører flere varer (herunder stærke drikke og tobaksvarer), end de er berettiget til. Ved de vigtigste indrejssteder vil der også i fremtiden være et toldkammer, men nogle passagerskibsruiter fra udlandet anløber havnebyer, hvor det er foreslået at nedlægge toldkammeret. For de rejsende vil det være uden betydning, om toldkontrollen og opkrævning af eventuelle told- og afgiftsbeløb udføres af tjenestemænd fra et toldkammer i den pågældende by eller en anden by. Erhvervslivet i havnebyen, især detailhandelen, vil imidlertid have en interesse i, at toldvæsenets kontrol med de rejsendes vareindførsel ikke bliver mindre effektiv efter toldkamrets nedlæggelse. Det er toldvæsenets hensigt at tilrettelægge toldkontrollen med rejsende, der ankommer til en havneby uden toldkammer, således at den bliver mindst lige så effektiv som før toldkamrets nedlæggelse. En sådan effektivitet kan også opnås ved en anden tilrettelæggelse af toldkontrollen end den nu sædvanligt anvendte. Kontrollen med rejsende foregår i dag som en stikprøvekontrol, der foretages ved alle skibsanløb. Bemanningen af de

mange lokale toldkammerenheder i toldvæsenets nuværende lokalforvaltning betyder imidlertid, at det hidtil kun har været muligt at sætte en ret beskeden personalestyrke ind på løsnings af denne opgave. Dette forhold ændres ved oprettelsen af distriktstoldkamre, som bl. a. indebærer, at det fremtidig vil blive muligt at samle toldbetjentpersonalet i særlige distriktskontrolafdelinger, der vil blive udstyret med automobiler, og hvis hovedopgave vil blive at føre kontrol med skibsfarten i pågældende stordistrikt. Herigennem vil det blive muligt at gennemføre en langt mere effektiv kontrol, idet der vil kunne opretholdes den samme kontrol med de enkelte skibsanløb som i dag samtidig med, at oprettelsen af distriktskontrolafdelinger vil betyde, at der for passagerskibsfarten vil kunne gennemføres eftersyn af skibenes passagerer efter et såkaldt „spot-check system“ (d.v.s. fuldstændig toldeftersyn ved tilfældigt udvalgte skibsanløb).

Toldvæsenets henvendelser til publikum finder i visse tilfælde sted efter anmodning fra en virksomhed, der ønsker foretaget en toldforretning i virksomheden (denaturering, åbning og lukning af toldlukkede rum m. v.). I disse tilfælde træffer virksomhederne i dag nærmere aftale med toldvæsenet om ekspeditionstidspunktet, og dette vil også være tilfældet i fremtiden. Selv om mange virksomheder, når antallet af toldkamre formindskes, vil få større afstand til et toldkammer, må det hverken blive vanskeligere eller dyrere for virksomhederne at få foretaget sådanne toldforretninger. Virksomheder i en havneby vil i mange tilfælde kunne få disse toldforretninger foretaget af en toldtjenestemand, der er stationeret i byen. I andre tilfælde vil det større personale ved et distriktstoldkammer muliggøre en mere smidig disposition af personalet, f. eks. ved at toldforretninger i en virksomhed kan kombineres med kontrolbesøg i den samme eller andre virksomheder på det pågældende sted.

### C. Publikums personlige henvendelser til toldvæsenet.

En af tolddirektoratet foretagen undersøgelse har vist, at der som gennemsnit for samtlige 78 provinstantoldkamre forekommer

ca. 110 personlige henvendelser pr. toldkammer pr. arbejdsdag. Det gennemsnitlige antal henvendelser ved de foreslåede distriktstoldkamre udgør ca. 260 pr. arbejdsdag, medens gennemsnittet ved de 15 største af de øvrige 52 toldkamre er ca. 80 henvendelser og ved resten af toldkamrene ca. 20 henvendelser pr. arbejdsdag.

De personlige henvendelser fordeler sig således efter art:

Skibsekspeditioner . . . . .	ca. 20 pct.
Fortoldningsekspeditioner og forsendelsesekspeditioner . . . . .	50 -
Motorekspeditioner . . . . .	5 -
Ind- og udbetalinger . . . . .	10 -
Forespørgsler . . . . .	10 -
Andre afgiftsekspeditioner . . . . .	2 -
Hverv uden for beskatningen . . . . .	3 -

#### 1. Skibsekspeditioner.

Skibsekspeditioner foretages i dag ved alle toldkamre, hvor der er havne, samt i større eller mindre omfang ved en række toldkontrolposter og toldopsynsmandsposter ved mindre havne uden for toldstederne. Skibsekspeditionerne finder dog fortrinsvis sted ved de foreslåede distriktstoldkamre, der udfører ca. 70 pct. af alle skibsekspeditionerne i provinsen og ca. 80 pct. af provinnsbyernes skibsekspeditioner vedrørende skibstrafik på udlandet.

Under *den nuværende procedure* omfatter en skibsekspedition for et indgående skib en mundtlig anmeldelse og en skriftlig deklaration (indgående generalangivelse) af skib og ladning.

Når et skib ankommer til et tolddistrikt, skal fartøjets fører straks efter ankomsten over for toldvæsenet anmelde, hvorfra fartøjet kommer, og hvilken ladning det medfører. Hvis skibet medfører stykgods fra udlandet, kan toldvæsenet forlange, at skibsføreren samtidig afgiver en genpart af skibets manifest over den del af ladningen, som er bestemt til losning på stedet. Ved indklarerungen, der skal finde sted inden 24 timer efter den mundtlige anmeldelse, indleveres skibets papirer m. m., og der afgives en generalangivelse over skibet, dets ladning samt den medførte, uberigtigede proviant. For proviantens vedkommende henvises som hovedregel til den særlige deklaration, der afgives over provianten i forbindelse

med den inkvirering, som foretages umiddelbart efter skibets ankomst.

Generalangivelsen danner grundlag for kontrollen med skibets ladning samt for kontrollen med, at der sker fornøden toldberigtigelse af det gods, som oplosses.

Når et skib indlader gods, skal der til toldvæsenet afgives angivelse over godset.

Forinden et skib afsejler, skal der foretages en ny ekspedition, udklareringen. Denne finder sted, når losningen og/eller indladningen er tilendebragt, og omfatter afgivelse af en ny generalangivelse. Heri anføres skibets udgående ladning. Denne udgående generalangivelse danner grundlag for udfærdigelse af skibets udgående toldpapirer, d.v.s. toldseddel eller toldpas.

Til skibsekspeditionerne knytter sig betaling af skibs- og vareafgifter. Disse beløb skal principielt være indbetalt, forinden de udgående skibspapirer udleveres, og skibet kan afsejle. Langt den største del af toldsekspeditionerne i forbindelse med skibenes ind- og udklarering foretages imidlertid af lokale agenter for rederne eller af skibsmæglere, som ordner betalingen af de forskellige afgifter.

*Den fremtidige procedure* for skibsekspeditioner vil blive gjort væsentligt enklere. Det vil herunder blive overvejet helt at afskaffe toldkontrollen med den indenlandske skibsfart, der i dag er undergivet stort set samme papirmæssige procedure som den udenlandske skibsfart (afgivelse af indgående generalangivelse, udgående generalangivelse, udstedelse af toldseddel m. m.). Ved en sådan forenkling vil antallet af skibsekspeditioner i havne uden toldkammer blive stærkt reduceret.

For skibe, der i fremtiden ankommer fra udlandet til en havn, hvor der ikke er toldkammer, skal skibspapirer og angivelser blot afleveres til toldvæsenets stedlige repræsentant, der selv vil kunne foretage skibsekspeditionen og derefter skal indsende papirerne til distriktstoldkamret. Losningen eller ladningen vil således altid kunne påbegyndes, så snart papirerne er afleveret til toldvæsenets repræsentant.

Angivelser over gods, der indlades, skal kunne afgives til den stedlige repræsentant.

I øvrigt må omfanget og arten af det gods, som et skib losses eller indlader, være bestemmende for, om det toldmæssige tilsyn

med losningen eller indladningen skal foretages af den stedlige repræsentant eller af personale udsendt fra distriktstoldkamret. Tilsynet med losning og indladning i havne uden toldkammer vil som hovedregel kunne foretages af den stedlige repræsentant.

Den udgående skibsekspedition skal også kunne foretages af toldvæsenets stedlige repræsentant i de havne, hvor der ikke er toldkammer, således at afsejlingen kan foregå lige så hurtigt efter losningens/indladningens afslutning som nu.

Man vil ligeledes tilrettelægge opkrævningen af skibs- og vareafgifter, der fremtidig skal foregå fra distriktstoldkamrene, således at skibenes afsejling heller ikke herved forsinkes.

Under et skibs ophold i en havn kan der endvidere forekomme *ekspeditioner vedrørende uberigtiget proviant*, der indlades i skibe i udenrigs fart. Denne proviant leveres i dag i nogle få havne fra frilagre, men ellers fra ompakningslagre, d.v.s. fra lagerlokaler i toldvæsenets pakhuse eller vejerboder, hvor skibsprovianteringshandlere kan opbevare visse varer i uberigtiget stand og få adgang til at foretage ompakninger af varerne. Der skal føres særligt regnskab over højt beskattede varer, der oplægges på ompakningslagre. Til- og fraførsel af varer fra disse lagre skal foregå under toldkontrol. Når der leveres proviant til et skib, afgår provianten fra ompakningslageret under toldlukke og ledsaget af en toldangivelse, hvorpå provianten er anført. Skibsprovianteringshandlerne hæfter for told og afgifter af provianten, indtil toldangivelsen er leveret tilbage til toldvæsenet med skibsførerens kvittering for proviantens modtagelse om bord med ubeskadiget toldlukke. Inden skibets afsejling kontrollerer toldvæsenet, at toldlukket for provianten er uskadt.

Nedlæggelsen af toldkamre i en række havnebyer betyder, at ordningen med ompakningslagre m. v. ikke længere vil være velegnet som grundlag for betjeningen af skibsprovianteringshandlerne. Toldmyndighederne agter derfor at stille forslag om en ændring på dette område gående ud på, at uberigtiget skibsproviant, såvel i byer uden som i byer med toldkammer, oplægges i skibsprovianteringshandlerens virksomhed, således at den fysiske kontrol erstattes af en regnskabsmæssig kontrol. Toldvæsenets

kontrol med og attestation for proviantens levering til et skib kan i havne uden toldkammer foretages af toldvæsenets stedlige repræsentant.

## 2. Fortoldningsekspeditioner og forsendelsesekspeditioner.

Fortoldningsekspeditionerne og forsendelsesekspeditionerne i provinsen, der pr. arbejdsdag udgør henholdsvis ca. 2.900 og ca. 2.000, udføres i dag ved samtlige toldkammer og ved en række fortoldningssteder, hvor ekspeditionerne foretages ved personale udsendt fra toldkammerne. Langt det største antal af disse ekspeditioner udføres dog ved de foreslåede distriktstoldkammer, nemlig ca. 2.300 fortoldningsekspeditioner svarende til 80 pct. af det samlede antal og ca. 1.800 forsendelsesekspeditioner svarende til 90 pct. Det samlede antal ekspeditioner ved de ca. 90 fortoldningssteder uden for distrikts-toldkammerne udgør i gennemsnit pr. arbejdsdag ca. 600 fortoldningsekspeditioner og ca. 200 forsendelsesekspeditioner.

Ifølge de gældende lovbestemmelser skal indførte varer, der ikke fortoldes straks ved indførslen, oplægges på statens transitoplag (toldpakhusene), hvorfra de først udleveres, når told og indførselsafgifter er betalt. Ved denne fremgangsmåde opnår toldvæsenet sikkerhed for told og afgifter i varerne og mulighed for at foretage de undersøgelser af disse, der er nødvendige af hensyn til toldbehandlingen. Frigørelsen af varerne (fortoldningen) sker på grundlag af en klareingsangivelse, hvori varemottageren deklarerer sine varer. Herved benyttes i dag to forskellige systemer, der i det følgende benævnes den gamle og den nye fortoldningsprocedure.

Den gamle fortoldningsprocedure anvendes ved samtlige provinstdsteder, bortset fra Padborg. Denne procedure stiller mindre krav til varemottagerens deklaration, men forudsætter, at der foretages vareundersøgelser i ret stort omfang. Gennemførelsen af en fortoldningsekspedition kræver derfor, at varen og varemottageren eller en repræsentant for denne samt toldvæsenet er til stede samtidig. Denne ekspeditionsform er uhenigtsmæssig især på grund af den uundgåelige ventetid for en af de deltagende parter, og den kan som følge af kravet om publi-

kums tilstedeværelse ikke opretholdes, når antallet af toldkammer formindskes.

Den nye fortoldningsprocedure, der agtes gennemført ved samtlige fortoldningssteder, anvendes endnu kun ved 4 større fortoldningssteder (heraf 3 i København), der har en betydelig fortoldning af stykgods. Denne procedure hviler på en udvidet deklarationspligt for varemottagerne, specielt med hensyn til angivelse af toldpositionen, og på granskning af fakturaer m. v., således at behovet for vareundersøgelser formindskes. Efter gennemførelsen af den nye fortoldningsprocedure i provinsen vil toldvæsenet som i dag yde importørerne fornøden vejledning i tvivlstilfælde. De dokumenter, der er nødvendige for gennemførelse af en fortoldning, indsendes til det pågældende toldkammer, hvorefter toldbehandlingsarbejdet foregår kontinuerligt og uden publikums tilstedeværelse. Den nye procedure hviler på det princip, at varemottageren skal modtage meddelelse om det skyldige told- og afgiftsbeløb senest 24 timer efter, at toldvæsenet har modtaget toldpapirerne. Han vil herefter kunne få varerne udleveret fra toldpakhuset, såsnart told og afgifter er indbetalt til toldvæsenet. For varesendinger, hvor told- og afgiftsberegningen let lader sig afgøre, d. v. s. styrtegods og vognladningsgods (massevarer), vil frigivelsen dog kunne ske i umiddelbar forbindelse med toldpapirernes indlevering, forudsat der er stillet sikkerhed for told og afgifter.

Med henblik på at skabe de bedst mulige betingelser for betjeningen af publikum under den ændrede toldkammerstruktur, agter toldmyndighederne i løbet af den på side 2 omtalte 5-årige overgangsperiode at søge gennemført yderligere forenklinger i fortoldningsproceduren. Under den fremtidige fortoldningsprocedure må pligten til at oplægge indført gods på statens transitoplag bortfalde, således at godset også kan oplægges på andre offentlige eller private pakhus, og der må endvidere foretages en adskillelse af frigørelses- og betalingsfunktionen.

Når indført gods ikke længere behøver at oplægges på statens transitoplag, må jernbanegods kunne forblive i jernbanepakhusene og postpakker på postkontorerne, og sådant gods behøver altså ikke længere at blive overført til toldpakhusene.



Bilag til f. t. l. om forsøg med en ny toldbehandlingsprocedure.

Man må regne med, at gods, der indføres med bil, også i fremtiden i stort omfang vil blive fortoldet eller registreret ved grænsetoldstedet i umiddelbar forbindelse med indførslen. Gods, der er registreret, men ikke fortoldet ved et grænsetoldsted, kan derefter transporteres til et privat pakhus, eventuelt vedkommende modtager.

Gods, der indføres med skib, bliver i stort omfang fortoldet i umiddelbar forbindelse med losningen, og man må antage, at dette også vil være tilfældet i fremtiden. Når dette ikke bliver tilfældet, må der afgives en angivelse over godset til toldvæsenets stedlige repræsentant, hvorefter godset kan oplægges på et privat pakhus, eventuelt hos vedkommende modtager.

Den, der får uberigtiget gods til opbevaring, vil være forpligtet til at opbevare det under betryggende forhold, og varemottageren vil ikke kunne få rådighed over godset, før toldformaliteterne er bragt i orden, d.v.s. at tolddokumenterne er indleveret og gennemgået af toldvæsenet. Der vil derimod ikke som i dag blive stillet krav om, at told og afgifter skal være betalt. Adskillelsen af frigørelses- og betalingsfunktionen betyder nemlig, at man opgiver princippet om, at told og indførselsafgifter skal være betalt, før varemottageren kan få rådighed over godset, og i stedet indfører en almindelig toldkreditordning, således at told og indførselsafgifter debiteres varemottageren og afregnes efter periodisk udsendte opgørelser fra distriktstoldkammeret.

Under den fremtidige fortoldningsprocedure foregår fortoldningsekspeditioner for virksomheder på steder, hvor der ikke er toldkammer, herefter således, at virksomheden indsender toldpapirerne til distriktstoldkammeret eller afleverer dem til toldvæsenets stedlige repræsentant, der indsender dem til distriktstoldkammeret. Senest 24 timer efter at toldpapirerne er indgået til distriktstoldkammeret, vil virksomheden få meddelelse fra distriktstoldkammeret om, at varerne er frigjort. Varerne vil herefter kunne udleveres fra det pakhus, hvor de er oplagt, eller hvis de allerede er udleveret til varemottageren, kunne tages i anvendelse af denne.

Den fremtidige fortoldningsprocedure vil ikke kunne gennemføres uden ændringer af toldloven. Indtil sådanne ændringer er gennemført, vil det i overensstemmelse med den

indledningsvis omtalte gradvise gennemførelse af strukturændringen være nødvendigt i fornødent omfang at opretholde en lokal toldekspedition med samme mulighed for ekspedition af skibe og varer som i dag.

*Forsendelsesekspeditioner* er de ekspeditioner, der foretages, når ufortoldede varer skal forsendes inden for landet, hvilket kun kan ske under toldkontrol. Forsendelser kan angå varer, der transiterer landet, varer, der forsendes fra indførselsstedet til et indenlandsk sted, eller varer, der forsendes mellem indenlandske steder. Forsendelser kan endvidere angå varer, der udføres, og for hvilke der begæres told- og/eller afgiftsgodtgørelse, og hvor godtgørelsen er betinget af, at varerne udføres under toldvæsenets kontrol.

Forsendelsesekspeditionen består i, at varerne frembydes for toldvæsenet på afsendelsesstedet sammen med en af vareafsenderen udstedt toldangivelse over varerne. Toldvæsenet udfærdiger et forsendelsespapir, der ledsager varerne til bestemmelsesstedet (udførselsstedet), hvor varerne og forsendelsespapiret frembydes for toldvæsenet, der attesterer, at varerne er afleveret til toldvæsenet, respektive udført.

For varer, der transiterer landet med jernbane eller post, forekommer der ingen publikumsekspedition. Når varer transiterer landet med automobil, sker forsendelsen fra det ene grænsetoldsted til det andet eller til eller fra steder, hvor forsendelsesekspeditioner også i fremtiden vil kunne foretages.

Når ufortoldede varer forsendes fra et grænsetoldsted eller et tilsvarende ekspeditionssted til et sted, hvor der ikke i fremtiden er toldkammer, vil der også kun forekomme publikumsekspeditioner, når forsendelsen sker med automobil. Den fremtidige procedure bygger på det princip, at varerne registreres af toldvæsenet på det sted, hvor de indpasseres, hvorefter varerne kan oplægges på et privat pakhus eller overlades varemottageren, indtil de fortoldes.

Når ufortoldede varer i fremtiden skal forsendes fra et sted, f. eks. en havneby, hvor der ikke er toldkammer, til et andet sted, hvor der heller ikke er toldkammer, vil der kunne være behov for visse forenklinger i ekspeditionsformen, såfremt forsendelsesekspeditionerne ikke kan foretages af toldvæsenets stedlige repræsentant på afsendelses-

ses- og modtagelsesstedet. Disse forenklinger må bestå i, at princippet om varernes frembydelse for toldvæsenet på afsendelsesstedet afskaffes, således at der her kun foretages en papirmæssig ekspedition, og afsenderen kan da indsende forsendelsespapirerne til distriktstoldkamret pr. post.

Told- og afgiftsgodtgørelse eller told- og afgiftsfritagelse for sædvanlige eksportvarer og reeksportvarer opnås allerede nu i de fleste tilfælde, uden at udførslen foretages under toldkontrol. Godtgørelsen eller fritagelsen indrømmes da på grundlag af periodiske opgørelser fra eksportøren, således at udførslen dokumenteres gennem fakturakopier og fragtdokumenter og kontrolleres i eksportørens regnskaber.

I enkelte tilfælde er godtgørelse eller fritagelse for told og afgifter for eksportvarer betinget af, at varerne udføres under toldkontrol. I disse tilfælde må man afskaffe udførslen under toldkontrol.

Udførsel under toldkontrol er i dag som hovedregel en betingelse for told- og afgiftsgodtgørelse i de tilfælde, hvor varer returneres til den udenlandske leverandør efter midlertidig benyttelse her i landet, eller fordi de ikke har svaret til bestillingen eller er fremsendt hertil som følge af en fejltagelse. I nogle af disse tilfælde må man også kunne afskaffe udførslen under toldkontrol. I tilfælde, hvor dette ikke kan lade sig gøre, må man søge etableret en ordning, således at toldkontrollen kan foretages enten ved udsendt toldpersonale eller ved grænsetold-

stedet, hvad enten udførslen foretages med jernbane, post eller automobil.

### 3. Motorekspeditioner.

Motorekspeditioner er de ekspeditioner, hvorved motorkøretøjer afgiftsberigtiges i henhold til loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer (registreringsafgiften). Denne afgift er ikke en afgift på en virksomheds omsætning, men hviler på det enkelte motorkøretøj. For hver enkelt motorkøretøj indgives der en angivelse til toldvæsenet, der udsteder en afgiftsattest for motorkøretøjet. Afgiftsattesten følger motorkøretøjet i hele dets levetid og angiver, hvorvidt der er betalt fuld afgift eller halv afgift for motorkøretøjet, eller om det er fritaget for afgift. Afgiftsattesten udstedes først efter, at pligtige afgifter er betalt eller — som hovedregel — debiteret automobilforhandleren til senere betaling.

Oprindeligt skulle et motorkøretøj fremstilles for toldvæsenet, og en ekspedition foretages såvel ved motorkøretøjets første indregistrering som ved følgende omregistreringer. Der er imidlertid sket en væsentlig lettelse på dette område, idet omregistreringer nu foretages helt uden ekspedition hos toldvæsenet, med mindre køretøjet skal overgå til en anden anvendelse. For ekspeditioner, der fortsat skal foretages hos toldvæsenet, kan over 85 pct. foretages, uden at motorkøretøjet fremstilles for toldvæsenet, jfr. følgende skema.

Motorekspeditioner i provinsen (beregning på grundlag af ekspeditionstal for januar kvartal 1967).	Ialt		Heraf fremstillet for toldvæsenet	
	pr. år	pr. dag*)	pr. år	pr. dag*)
Ved samtlige ekspeditionssteder . . . . .	110.000	420	14.000	50
Ved de 24 foreslåede distriktstoldkamre . . . . .	60.000	230	8.000	30
Ved de øvrige 60 ekspeditionssteder (52 toldkamre + 2 foreslåede grænsetoldkamre + 6 toldkontroller) . . . . .	50.000	190	6.000	20

\*) Udregnet efter 5-dages uge.

Næsten alle motorekspeditioner sker i dag ved personlig henvendelse, og i det væsentlige er publikum automobilforhandlerens personale. Som det fremgår af ovenstående,

er der under det nuværende system intet til hinder for, at motorekspeditioner kan ske uden publikums tilstedeværelse. De dokumenter, der er nødvendige for motorekspede-

ditionens gennemførelse, må i så fald indsendes pr. post, og da afgiften i de fleste tilfælde bliver debiteret, kan afgiftsattesten derfor straks sendes til automobilforhandleren sammen med en meddelelse om det beløb, der er debiteret. I de tilfælde, hvor afgiften skal betales kontant, må afgiftsbeløbet også indsendes, før afgiftsattesten udstedes. Da en automobilforhandler næsten

altid på forhånd kender afgiftsbeløbets størrelse, kan han indsende det sammen med dokumenterne.

Udregnet efter ovenstående skema er der gennemsnitlig 3 motorekspeditioner pr. arbejdsdag ved hvert af de 60 ekspeditionssteder uden for distriktstoldkammerne. Antallet af ekspeditioner fordeler sig således:

9 ekspeditionssteder har under	1 ekspeditioner pr. arbejdsdag
30 — — —	1-3 — — —
13 — — —	4-6 — — —
6 — — —	7-9 — — —
2 — — — over	9 — — —

Antallet af motorekspeditioner ved disse 60 ekspeditionssteder er således så ringe, at det ikke kan begrunde, at disse ekspeditionssteder opretholdes. I øvrigt omfatter de personlige henvendelser ofte flere ekspeditioner, således at der er tale om meget få publikumshenvendelser.

Toldvæsenets udbetalinger til publikum, f. eks. af godtgørelsesbeløb, sker allerede nu i stort omfang pr. post. Toldvæsenet er indstillet på at foretage alle udbetalinger pr. post, når de fornødne papirer indsendes.

#### 4. Ind- og udbetalinger.

Bortset fra indbetalinger af told og registreringsafgift af motorkøretøjer er de vigtigste af disse ekspeditioner indbetaling af afgift fra virksomheder, der er anmeldt for toldvæsenet i henhold til forbrugsafgiftslovgivningen. Disse virksomheder skal efter udløbet af hver afgiftsperiode indsende en angivelse til vedkommende toldkammer om størrelsen af virksomhedens afgiftspligtige omsætning i den forløbne afgiftsperiode. På grundlag af angivelsen udregner toldkammeret afgiftstilsvaret og tilsender virksomheden et girokort til brug ved indbetalingen. Når visse virksomheder alligevel foretrækker at indbetale afgifter ved personlig henvendelse, er der således tale om en frivillig afvigelse fra en procedure, der ikke kræver personlig henvendelse. Disse virksomheder vil også efter nedlæggelsen af et antal toldkamre kunne indbetale deres afgiftstilsvaret på deres hjemsted ved at overgå til betaling pr. post, og der kræves derfor ingen metodeændringer på dette punkt.

For merværdiafgiftens vedkommende er det for øvrigt fastsat, at indbetaling skal ske pr. postgiro eller ved indsendelse af check til toldvæsenets centrale kontor i København.

#### 5. Forespørgsler.

De forespørgsler, som publikum foretager ved personlig henvendelse til toldvæsenet, fordeler sig emnemæssigt over hele toldvæsenets arbejdsområde. En væsentlig del af henvendelserne er spørgsmål om de mange lovbestemte told- og afgiftslempelser, f. eks. for rejsegods, flyttegods, gaver og for maskiner og halvfabrikater eller om de forskellige former for told- og afgiftsgodtgørelse. Hovedparten af disse henvendelser er af en sådan art, at de ikke nødvendigvis må foretages personligt, men lige såvel kan foretages telefonisk. Dette gælder også de tilfælde, hvor forespørgslen ikke kan besvares af toldkammeret, men må forelægges de centrale toldmyndigheder. Den personlige eller telefoniske henvendelse må i sådanne tilfælde efterfølges af en skriftlig forespørgsel.

I denne forbindelse får det betydning, at distriktstoldkammerne som foran nævnt vil få tillagt større beføjelse, være i besiddelse af en større indsigt og erfaring, samt have rådighed over toldangivelser, fakturaer m. v., der fremtidig vil blive arkiveret lokalt. De vil derfor kunne give publikum en bedre betjening netop ved besvarelse af forespørgsler.

#### 6. Andre afgiftsekspeditioner.

Af andre afgiftsekspeditioner end de allerede omtalte forekommer især henvendelser

vedrørende kontant udbetaling af godtgørelse for omsætningsafgift af materialer, og afgiftspligtige ydelser, der er anvendt til byggeri. Efter merværdiafgiftslovens ikrafttræden den 3. juli 1967 er disse henvendelser blevet stærkt reducerede, idet godtgørelsen herefter i al væsentligt kun ydes til boligbyggeri og andet byggeri, der opføres af ikke-registrerede bygherrer, medens afgiften af erhvervsbyggeriet som opføres af de registrerede virksomheder, som indgående afgift modregnes i den udgående afgift. Såvel under den tidligere engrosafgiftslov som under merværdiafgiftsloven er det forudsat, at sådanne ansøgninger om godtgørelse indsendes til toldkamret, der herefter tilsender ansøgeren godtgørelsesbeløbet. Ekspeditionsformen kræver derfor ikke publikumshenvendelse.

#### 7. Hverv uden for beskatningen.

Publikumsekspeditioner ved personlig henvendelse i forbindelse med toldvæsenets hverv uden for beskatningen angår hovedsagelig mønstring af skibsmandskab, skibsregistrering og udstedelse af oprindelsesbeviser m. v.

Mønstringsbestemmelserne tilsigter i hovedtræk at sikre, at danske skibe bemannes med et mandskab, som i henseende til antal og kvalifikationer er i overensstemmelse med lovgivningens forskrifter, og at mandskabet er underkastet de foreskrevne sundheds eftersyn. Endvidere skal der ved mønstringen udøves kontrol med værnepligtslovgivningen.

Mønstringen bestrides — undtagen i København, Rønne, Svendborg, Sønderborg, Ålborg og Århus, hvor toldvæsenet intet har med mønstringen at gøre — af søtoldstederne, og kan allerede i dag foretages såvel ved selve toldkamret som ved eventuelle underlagte kontroller.

Da mønstringsforretningerne også efter den foreslåede strukturændring vil kunne varetages ved toldkontrolposterne under distriktstoldkamrene, sker der ingen væsentlig ændring i adgangen til ekspedition på dette område.

Skibsregistrering tjener dels et offentlig-retligt dels et privatretligt formål og udføres i provinsen gennem 18 toldkamre, der af handelsministeriet er udpeget som distriktsregistreringskontorer med arbejdsområder omfattende flere tolddistrikter. De øvrige provinstoldkamre medvirker ved registreringen ved at modtage registreringsanmeldelser til videresendelse til distriktskontoret, ved for samme at udlevere registreringsdokumenter samt ved at yde vejledning og være publikum behjælpelig med udfyldelsen af blanketter.

Der er således på dette område allerede gennemført en koncentration af arbejdet. Nogle af de toldkamre, der er registreringskontorer, er imidlertid foreslået nedlagt, og det vil derfor være nødvendigt at foretage en tilpasning af registreringsdistrikterne. Da arbejdet allerede nu er koncentreret, og da toldkontroller m. v. under distriktstoldkamrene vil kunne varetage ind- og udlevering af dokumenter, medfører formindskelsen i antallet af toldkamre ikke væsentlige ændringer i publikumsbetjeningen.

Udstedelse af oprindelsesbeviser m. v., omfatter udstedelse af oprindelsesbeviser ved udførsel af varer af såvel dansk som fremmed oprindelse samt udstedelse af landingsattester for, at varer er ankommet her til landet.

I begge tilfælde udstedes beviserne m. v. efter skriftlig anmodning fra vareafsenderen respektive varemottageren, og da attestationen tillige sker alene på grundlag af erklæring om eller dokumentation for varernes oprindelse, kræver ekspeditionsformen i almindelighed ikke personlig publikumshenvendelse.

I visse tilfælde, hvor varer skal afsendes til udlandet med kort varsel, fremsættes anmodninger om udstedelse af oprindelsesbeviser dog ved personlig henvendelse til det stedlige toldkammer; dette må fremover ske ved henvendelse til distriktstoldkamret. Såfremt dette af tidsmæssige grunde ikke lader sig praktisere, vil oprindelsesbeviset dog kunne udstedes af det grænsetoldsted, hvor udførslen foregår, idet det må antages, at transporten i disse tilfælde sker med automobil.