

Beretning fra udvalget angående forslag til toldlov.

(Afgivet den 16. september 1970).

I 4 møder har udvalget gennemgået lovforslagets kapitel 8, der omhandler den nye toldbehandlingsprocedure. — lovforslagets væsentligste nydannelse. I udvalgets møder har afdelingschef Jacobsen, tolddepartementet, deltaget. I tilslutning til denne gennemgang har udvalget stillet en række

spørgsmål til ministeren. Udvalgets spørgsmål og ministerens besvarelser er optrykt som bilag til beretningen.

Udvalget har desuden foretaget en besigtigelsestur for at se den ny toldbehandlingsprocedure på Lolland-Falster.

P. u. v.

Hans Kjær.
formand.

Udvalgets spørgsmål til ministeren og dennes besvarelser.

Spørgsmål 1.

Har ministeren mere konkrete overvejelser om risikoen ved kreditydelse for told- og afgiftsbeløb?

Besvarelse.

Efter toldlovsforslagets § 92, stk. 1, er afregningsperioden for told af varer, der indføres i erhvervsmæssigt øjemed, kvartalet, og betalingsfristen er 1 måned 20 dage. I henhold til lovforslagets § 94, stk. 1, er afregningsperioden for de forbrugsafgifter, som skal erlægges i forbindelse med indførslen — herunder også merværdiafgiften — måneden, og betalingsfristen er indtil udgangen af den følgende måned. Fra disse regler gøres der visse undtagelser, jfr. lovforslagets §§ 92, stk. 2, 94, stk. 2, og 95, der dog er uden betydning ved vurderingen af risikoen ved den omhandlede kreditydelse.

Provenuet af tolden, de punktafgifter, som erlægges i forbindelse med indførslen, og „importmomsen“ (ved en afgiftssats på 12½ pct.) kan anslås til henholdsvis 560 mill. kr., 50 mill. kr. og 3.300 mill. kr. pr. år. De beløb, som staten under den foreslåede kreditordning får tilgode hos varemødtagerne, vil ikke være konstante, men vil være mindst umiddelbart efter, at afregning for en afregningsperiode har fundet sted, og størst, umiddelbart før afregning for en afregningsperiode finder sted. For så vidt angår tolden, vil kreditydelsen således variere fra ca. 80 til ca. 220 mill. kr. For de punktafgifter, som skal erlægges i forbindelse med indførslen, vil kreditten variere fra ca. 4 mill. kr. til ca. 8 mill. kr., og for „importmomsen“ vil kreditten variere fra ca. 275 mill. kr. til ca. 550 mill. kr. Der er ikke herved taget hensyn til en eventuel forøgelse af kreditydelsen som følge af, at told- og afgiftsbeløbene ikke i alle tilfælde indbetales rettidigt.

I forsøgsområdet har man fra den 1. februar 1969 uden sikkerhedsstillelse og fra 1. august 1969 også uden særlige fortrinsrettig-

heder for statskassen praktiseret en kreditordning for tolden samt råstofafgiften og dækningsafgiften efter chokoladeafgiftsloven, der svarer til den i toldlovsforslagets § 92, stk. 1, foreslåede kreditordning. I perioden fra 1. februar 1969 til 1. januar 1970 er der i henhold til de i forsøgsområdet gældende kreditregler ydet kredit med et told- og afgiftsbeløb på i alt ca. 5,7 mill. kr. Heraf er ca. 184.000 kr. ikke betalt rettidigt. I 34 tilfælde er der udfærdiget udpantningsbegæringer for et samlet beløb af ca. 65.000 kr.

Også på andre afgiftsområder yder staten i dag kredit uden fortrinsrettigheder og uden sikkerhedsstillelse. Det gælder således den del af merværdiafgiften, netto ca. 4,6 mill. kr. i indeværende finansår, som indbetales ved virksomhedernes periodiske afregninger. Her er afregningsperioden som hovedregel kvartalet og betalingsfristen 1 måned 20 dage. Erfaringerne fra den korte tid, i hvilken merværdiafgiften har været i kraft, synes at vise, at de afgiftsbeløb, som må afskrives som tabt, udgør 2-3 promille af det samlede afgiftstilsvær. Man må dog herved erindre, at statens konkursprivilegium bestod indtil den 1. august 1969, og at tab på afgiftskredit er ret konjunkturfølsomme.

Ved lov nr. 333 af 18. juni 1969 om ændring af forskellige lovbestemmelser om fortrinsret i tilfælde af konkurs m. v. er statens konkursprivilegier bortfaldet, for så vidt angår alle direkte og indirekte skatter, herunder også tolden. På denne baggrund kan man formentlig se bort fra at søge risikoen ved ydelse af kredit med told og afgifter af indførte varer imødegået ved genetablering af særlige privilegier for tolden og indførselsafgifterne. Vil man sikre statskassen imod provenutab ved den foreslåede kreditordning, synes der derfor ikke at være andre muligheder end at betinge kreditydelsen af sikkerhedsstillelse.

En generel regel om sikkerhedsstillelse for told og indførselsafgifter ville imidlertid dels indebære en ikke ubetydelig økonomisk be-

lastning for importørerne, dels medføre en forøget administration både for toldvæsenet og erhvervslivet. Sikkerhedsstillelse i forbindelse med hver enkelt fortoldningssekspedition (ca. 2 mill. ekspeditioner pr. år) må man uden videre se bort fra, idet dette ville føre til en mere kompliceret afvikling af fortoldningerne end den eksisterende ordning, hvorefter told og indførselsafgifter som hovedregel skal afregnes, forinden varerne frigøres. Men også et system baseret på stående sikkerhed vil indebære betydelige administrative problemer. Det påregnes, at ca. 15.000 importører vil blive omfattet af den foreslåede kreditordning, og arbejdet med godkendelse af sikkerhed og regulering af denne i forhold til told- og afgiftsskylden samt kontrol med, at den ydede kredit for hver enkelt importør ikke overstiger sikkerheden, ville blive meget omfattende. Hertil kommer, at den foreslåede kreditordning tilsigter en rationalisering af betalingsfunktionen, idet man må regne med, at praktisk taget alle, der importerer i erhvervmæssigt øjemed, vil blive omfattet af ordningen. Stilles der derimod krav om sikkerhed for kreditten, er det sandsynligt, at en del importører enten ikke vil eller ikke kan stille sikkerhed og derfor vil begære kontant afregning.

Det rationaliseringsformål, som forslaget om kredit med hensyn til told og indførselsafgifter tilsigter, vil forspildes, dersom man betinger kreditten af sikkerhedsstillelse. Man må derfor — ikke mindst på baggrund af de ovenfor refererede gode erfaringer vedrørende ydelse af told- og afgiftskredit uden sikkerhedsstillelse — være af den opfattelse, at de til et generelt krav om sikkerhedsstillelse knyttede ulemper ikke ville stå i rimeligt forhold til den ringe risiko, som staten påtager sig ved den omhandlede kreditydelse.

Det tilføjes, at der i toldlovsforslagets § 95 er nævnt en række særlige tilfælde, hvor der ikke vil blive ydet told- og afgiftskredit. Disse bestemmelser repræsenterer de tilfælde, hvor toldvæsenet ikke har eller i almindelighed ikke kan have en sådan tillid til varemottagerens betalingsevne, at kredit bør ydes.

Spørgsmål 2.

Der ønskes en redegørelse for fremgangs-

måde og principper for staten som kreditor i betalingsstandsningsboer.

Besvarelse.

Indtil udgangen af juli måned 1969 havde staten privilegium for skatter og afgifter. Privilegiet medførte, at staten som oftest fik fuld dækning for afgiftskrav såvel i konkurs- og tvangsakkordboer som ved frivillige akkorder og likvidationer. I de sidstnævnte tilfælde respekterede de øvrige kreditorer privilegiet under hensyn til, at de ellers måtte forvente skyldnerens bo undergivet konkursbehandling.

Fra 1. august 1969 blev statens privilegium ophævet, således at staten for skatte- og afgiftsrestancer nu er simpel kreditor og må søge fyldestgørelse hos usolide debitorer på lige fod med andre simple kreditorer.

Ændringen af statens stilling til simpel kreditor har gjort det nødvendigt, at toldvæsenet i langt videre omfang end tidligere tager aktiv del i behandlingen af konkursboer for at varetage statskassens interesser.

For så vidt angår betalingsstandsningsboer, der søges afsluttet med en akkordordning, vil det set fra et kreditorsynspunkt oftest kunne betale sig at gå med til sådanne ordninger, idet dividenden herved kan blive større, fordi omkostningerne ved konkursbehandlingen undgås, og det tillige forekommer, at visse kreditorer og andre undlader at gøre retmæssige krav gældende.

Man har derfor givet toldvæsenet bemyndigelse til at tiltræde akkordordninger, såvel tvangsakkorder som frivillige ordninger samt likvidationsordninger i tilfælde, hvor det skønnes, at en sådan ordning er rimelig og hensigtsmæssig — også under hensyn til statskassens interesser.

Afskaffelsen af statens privilegium medførte i øvrigt, at man fandt det nødvendigt at intensivere inddrivelsen af afgiftsrestancer for at begrænse statskassens tab. Dette har særlig betydning for merværdiafgiften på grund af antallet af registrerede virksomheder og størrelsen af afgiftstilsvaret.

Man har derfor givet toldvæsenet bemyndigelse til at indgive konkursbegæring mod en afgiftsskyldner, når forholdene i det enkelte tilfælde afgørende taler herfor. Da merværdiafgiftsloven i modsætning til visse punktafgiftslove ikke indeholder hjemmel til midlertidigt eller for bestandigt at fra-

tage en skyldner retten til erhvervsudøvelse, vil den nævnte bemyndigelse f. eks. kunne tænkes anvendt for at begrænse statskassens tab af afgifter i virksomheder, der ikke ejer formuegenstande, i hvilke der kan foretages udpantning, og som fortsætter en afgiftspligtig virksomhed uden at have betalt afgift i flere kvartaler.

Det tilføjes, at man også uden for betalingsstandsningstilfældene har søgt at intensivere inddrivelsen af skyldige afgifter, hvilket bl. a. er sket ved gennemførelsen af en toldfogedordning.

Spørgsmål 3.

Under henvisning til lovforslagets § 81 udbedes en redegørelse for de regler, der er fastsat i medfør af den tilsvarende bestemmelse i den gældende toldlovs § 173. Er der planer om at ændre disse bestemmelser?

Kan disse regler bruges til at bringe spritruterne til ophør, og hvordan influerer internationale regler på disse muligheder?

Hvilke oplysninger kan der gives om omsætningen af ubeskattede varer på skibsruter, der anløber Danmark?

Besvarelse.

1. I medfør af den gældende toldlovs § 173 er der fastsat regler om, hvilke skibe og luftfartøjer der kan provianteres med uberigtiget proviant, samt regler om, hvilke kvanta uberigtiget proviant disse skibe og luftfartøjer kan provianteres med.

Følgende skibe kan provianteres:

a. Skibe, der afsejler til udlandet, herunder Færøerne og Grønland.

b. Fiskerfartøjer, der afgår på fiskeri af mindst 7 døgn varighed vest for linjen Lindesnes- Texel i Nordøen eller øst for linjen Oscarshamn-Rügenwalde i Østersøen.

c. Stenfiskerfartøjer, sandpumpere og slæbebåde, der afsejler direkte til udenlandsk havn. Disse fartøjer kan dog kun provianteres for et antal døgn svarende til en hen- og tilbagerejse. Der tildeles ikke disse fartøjer proviant til brug under arbejde i rum sø uden for dansk toldområde.

d. Kabelskibe, der afsejler til reparation eller eftersyn af kabler i farvandene nord for Skotland samt omkring Færøerne, Island og Grønland.

e. Kabelskibe, der afgår til en udenlandsk

basehavn for derfra at påbegynde reparation eller eftersyn af kabler uden for dansk toldområde. Der provianteres kun for et antal døgn svarende til en hen- og tilbagerejse til basehavnen, men ikke til brug under arbejdet i rum sø.

f. Fartøjer tilhørende fyr- og vagervæsenet, lodsvæsenet, redningsvæsenet, fiskeriministeriet og geodætisk institut, når de afgår direkte til pladser under Grønland, Island eller lignende fjerntliggende steder eller direkte til udenlandsk havn.

g. Danske orlogsfartøjer, når de afgår til inspektionstjeneste under Færøerne og Grønland eller på besøg i udenlandske havne.

h. Skoleskibene „Danmark“ og „Georg Stage“, når de afgår på togt til udlandet.

Følgende skibe kan ikke provianteres.

i. Lystfartøjer.

j. Skibe, der afgår til en indenlandsk havn.

Skibe, der sejler i rutefart mellem to danske havne via en udenlandsk havn, falder uden for foranstående regler. Når en sådan rute ansøger om at få tildelt uberigtiget proviant, må der træffes en afgørelse på grundlag af de foreliggende faktiske omstændigheder, herunder om ruten konkurrerer med andre indenlandske ruter og det omfang, hvori ruten benyttes af rejsende med bopæl i Danmark.

Fly kan provianteres, når deres endelige bestemmelsessted er en landingsplads uden for toldområdet. Undtaget herfra er dog fly, hvis endelige bestemmelsessted er Malmø eller tyske landingspladser nord for Hamburg, samt militære fly og mindre fly såsom sportsfly, privatfly og taxifly.

Hovedreglen vedrørende *provianteringen*s omfang er følgende:

Skibe kan højst provianteres med følgende kvanta uberigtiget spiritus, vin og tobak pr. besætningsmedlem eller passager pr. døgn efter rejsens anslåede varighed:

Spiritus: $\frac{1}{4}$ liter (hvis spiritusindholdet er over 60 rumfangsprocent, dog kun $\frac{1}{8}$ liter).

Vin: $\frac{1}{4}$ liter.

Tobak: 40 g tobaksvarer og 1 stk. cigaret-papir for hvert gram fintskåret tobak.

Skibe kan endvidere provianteres med andre uberigtigede varer i sådanne kvanta,

som efter toldopsynets skøn udelukkende kan anses for at være bestemt til brug i det pågældende skib.

Fly provianteres med sådanne mængder proviant, som efter toldvæsenets skøn er passende under hensyn til rejsens varighed samt antallet af besætningsmedlemmer og passagerer.

Ved fastsættelsen af provianteringen til det enkelte skib eller fly tages hensyn til den allerede ombordværende beholdning.

Der findes imidlertid følgende *undtagelser* fra den her anførte hovedregel:

k. Skibe på 100 tons brutto og derunder kan — uanset rejsens varighed — højst provianteres med 1½ liter spiritus pr. person.

l. Skibe, der udelukkende skal anløbe havne i Finland, Norge eller Sverige eller Østersøhavne i Tyskland, Polen og Sovjetunionen, kan højst provianteres med ¾ liter spiritus pr. besætningsmedlem pr. uge.

m. Danske orlogsfartøjer provianteres kun med spiritus og vin til det menige personel, når de afsejler på togter af mindst 15 dages varighed. Provianteringen til det menige personel kan da højst udgøre ¾ liter spiritus og 1 liter vin. Danske orlogsskibe kan endvidere højst provianteres med 5 flasker øl pr. døgn pr. befalingsmand og 2 flasker øl pr. døgn pr. menig.

n. De foran under punkt b. nævnte fiskerfartøjer kan højst provianteres med følgende mængde varer pr. person pr. uge: 150 cigaretter eller tilsvarende kvantum andre tobaksvarer, 1 kg sukker, ¾ kg kaffe, ¼ kg chokolade og 30 flasker mineralvand. Udenlandske, herunder færøske, fiskerfartøjer, der afgår på fiskeri under Island, Grønland, New Foundland eller andre lige så fjerne steder, provianteres dog efter hovedreglen.

o. I henhold til en mellem den danske og den svenske finansminister i 1961 indgået overenskomst om retningslinjerne for den skattefrie proviantering af Øresundstrafikken er der fastsat nedennævnte særlige regler for provianteringen af passagerskibe i fast fart mellem danske og svenske sundhavne med uberigtigede tobaksvarer, spiritus, vin, øl samt chokolade- og sukkervarer. Proviantering med og salg (udskænkning) af uberigtigede varer i denne trafik kan herefter kun ske med varer som anført og kun i det nævnte omfang:

Tobaksvarer:

20 stk. cigaretter eller 10 stk. cigarer eller 10 stk. cigarillos (cerutter) eller 50 g røgtobak pr. passager over 15 år i hver rejseretning.

Spiritus:

25 liter pr. 1000 passagerer i hver rejseretning; inden for området Gilleleje-Kullen fyr i nord og Vedbæk-Landskrona i syd dog kun 5 liter pr. 1000 passagerer. Udskænkningen af spiritus må ikke ske før kl. 12 og kun til personer, der er fyldt 18 år. Spiritus må ikke sælges til passagererne til ilandbringning.

Vin:

Der kan provianteres med et efter toldvæsenets skøn passende kvantum. Udskænkningen af vin må — ligesom spiritus — ikke ske før kl. 12 og kun til personer, der er fyldt 18 år. Vin må ikke sælges til ilandbringning.

Øl:

Der kan provianteres med et efter toldvæsenets skøn passende kvantum, og denne vare må heller ikke sælges til ilandbringning.

Chokolade- og sukkervarer:

150 kg pr. 1000 passagerer i hver rejseretning.

p. Regeringen i Finland og toldadministrationerne i Danmark, Norge og Sverige har i 1968 indgået en overenskomst om provianteringen af passagerfartøjer i trafik mellem havne i Danmark, Finland, Norge og Sverige. Ifølge denne overenskomst, som trådte i kraft i 1969, kan der provianteres med alle slags ubeskattede varer til servering om bord. For så vidt angår ubeskattede varer bestemt til salg fra kiosk kan der derimod kun provianteres således:

på korte ruter: tobaksvarer samt chokolade- og sukkervarer,

på andre ruter: spiritus, vin, øl, tobaksvarer, cigaretpapir samt chokolade- og sukkervarer.

Herudover kan der kun provianteres med beskattede varer.

Overenskomsten betyder således, at man nu kun tillader ubeskattet proviantering til kioskerne med den sædvanlige rejseproviant, og at ubeskattet proviantering med andre varer er ophørt.

Provianteringen af et fartøj med ubeskattede varer til salg fra kiosk må kun ske med

et efter toldmyndighedernes skøn passende lager af varer. Kvantiteterne af de enkelte varearter afpasses bl. a. efter fartøjets størrelse og rute.

For fartøjer på andre end korte ruter må et lager af spiritus, vin, øl og tobaksvarer suppleres med sådanne kvantiteter, som fremkommer ved, at det efter den seneste proviantering befordrede antal passagerer multipliceres med det maksimale toldfrihedskvantum for rejsende bosat i europæisk land, og således, at der foretages reduktion vedrørende:

- a) passagerer, som ikke har den for toldfri indførsel fastsatte minimumsalder,
- b) tur- og returpassagerer, som ikke er berettiget til fuldt ubeskattet indkøb i begge rejseretninger,
- c) passagerer, som på grund af udlandsrejsens korte varighed ikke er berettiget til ovennævnte maksimale toldfrihedskvantiteter, samt
- d) passagerer, som ikke eller ikke fuldt ud udnytter muligheden for indkøb af ubeskattede varer.

For fartøjer på korte ruter må et lager af tobaksvarer suppleres med sådanne kvantiteter, som fremkommer ved, at det efter den seneste proviantering befordrede antal passagerer multipliceres med det maksimale toldfrihedskvantum vedrørende varer indkøbt på korte ruter, og således at der foretages reduktion vedrørende de under a), b) og d) nævnte passagerer.

Proviaivering med ubeskattet cigaretpapir kan højst ske i et omfang, som svarer til det tildelte kvantum finskåret tobak (cigaretto).

Proviaivering med ubeskattede chokolade- og sukkervarer samt med ubeskattede varer til servering til passagererne kan ske i et efter toldmyndighedernes skøn passende omfang.

Der skal for hvert fartøj føres regnskab over provianteringen med og salget af ubeskattet spiritus, vin, tobak og cigaretpapir samt over antallet af rejsende. I regnskabet skal indføres provianteringen såvel her i landet som i det andet land, fartøjet anløber. Regnskabet skal følge med fartøjet og være til disposition for toldvæsenet i begge lande, når det skal tage stilling til fartøjets ønsker om proviantering.

Det bemærkes, at den i 1968 indgåede nordiske provianteringsoverenskomst ikke har ændret den mellem den danske og den svenske finansminister i 1961 indgåede overenskomst vedrørende Øresundstrafikken. I begge de her nævnte overenskomster er det i øvrigt udtrykkeligt fastsat, at det er et vilkår for provianteringen med ubeskattede varer, at hovedformålet med de enkelte ture er at opretholde trafik i sædvanlig forstand. Fremgår det af omstændighederne, at dette ikke er tilfældet, f. eks. hvis særlige arrangementer om bord (dans og optræden m. v.) er hovedformålet med turen, kan proviantering med ubeskattede varer ikke tillades.

q. I en overenskomst af 30. marts 1967 mellem Danmark og Vesttyskland om toldlettelser i den lille grænsetrafik er der bl. a. fastsat regler om provianteringen af passagerskibstrafikken mellem anløbssteder i de to toldgrænsezoner (Flensborg Fjord m. v.) Efter overenskomsten, som trådte i kraft den 1. september 1969, er udlevering af ufortoldede og ubeskattede varer til besætningsmedlemmer og rejsende om bord underkastet følgende begrænsninger:

1. Spise- og drikkevarer må kun udleveres til umiddelbar nydelse i restauranten. Udlevering af spirituosa i flasker er ikke tilladt.
2. Tobaksvarer må kun udleveres til rejsende over 16 år med højst 20 cigaretter eller 10 cigarer eller 10 cigarillos eller 50 g røgtobak i hver rejseretning.
3. Herudover må der kun udleveres bagværk, chokolade, bolsjer og andre sukervarer.

Man har ingen aktuelle planer om at ændre de ovennævnte provianteringsbestemmelser.

2. Bestemmelserne i lovforslagets § 81 kan ikke bruges til at bringe de såkaldte spritruiter til ophør. I medfør af § 81 kan man kun afslå at lade sådanne ruter proviantere med uberigtiget proviant i Danmark, men man kan ikke forhindre ruterne i at proviantere med uberigtigede varer i udenlandske havne. Der er ikke i forslaget hjemmel til at forhindre skibe, der er provianteret i udlandet, i at anløbe danske havne.

Spritruiter kan kun bringes til ophør ved aftaler mellem Danmark og de andre lande, som ruterne anløber. Da man ikke i praksis

kan sondre mellem spritruiter og andre ruiter, må sådanne aftaler gå ud på en afskaffelse af provianteringen med uberigtigede varer for alle passagerruter mellem Danmark og det pågældende land.

3. Vedlagte oversigt indeholder oplysning om de kvanta spiritus, vin og tobaksvarer, der i 1969 i danske havne er leveret i uberigtiget stand som proviant til passagerruter i de anførte ruteområder. Tallene omfatter

såvel varer til servering om bord som varer til salg til passagerer til ilandbringning. De anførte told- og afgiftsbeløb er told og forbrugsafgifter efter de nugældende satser af de anførte varekvanta.

De pågældende passagerruter kan ud over de i oversigten anførte varekvanta have købt proviant i udenlandske havne.

En del af provianteringen er solgt til rejsende, der ikke er bosat i Danmark.

Oversigt

over mængden af spiritus, vin og tobaksvarer, der i uberigtiget stand er indladet i dansk havn i skibe i fast rutefart i nedenanførte ruteområde i tiden 1. januar—31. december 1969.

Ruteområder	Spiritus		Vin		Cigaretter		Cigarer		Cerutter		Andre tobaksvarer	
	1.000 liter	told og afgifter 1000 kr.	1.000 liter	told og afgifter 1000 kr.	1.000 stk.	told og afgifter 1000 kr.	1.000 stk.	told og afgifter 1000 kr.	1.000 stk.	told og afgifter 1000 kr.	1.000 kg	told og afgifter 1000 kr.
Øresund m. v.	183	7.696	86	2.842	158.177	53.401	2.272	1.999	3.179	1.017	20	1.781
Kattegat	178	7.513	101	3.336	59.631	20.131	1.316	1.158	85	27	5	468
Østersøen	331	13.971	137	4.548	187.609	63.337	1.357	1.194	1.935	619	8	679
Flensborg Fjord	26	1.103	5	153	73.521	24.821	1.387	1.221	590	189	11	1.025
	718	30.283	329	10.879	478.938	161.690	6.332	5.572	5.789	1.852	44	3.953

Beregning om toldlov.

Spørgsmål 4.

Har ministeren tanker om at ændre den toldfaglige uddannelse for de forskellige personalegrupper? I bekræftende fald hvilke?

Besvarelse.

Indførelsen af merværdiafgiften og den gennemgribende rationalisering af toldvæsenet har medført meget betydelige ændringer i toldvæsenets arbejde. Når arbejdsomlægningerne er fuldt ud gennemført, vil halvdele af personalet således være overført til andre arbejdsopgaver, end de varetog forud.

De nævnte arbejdsomlægninger har foranlediget Toldvæsenets Eksamenskommission, der er rådgivende for Direktoratet for Toldvæsenet i uddannelsesspørgsmål, til at tage toldvæsenets uddannelsesforhold op til nærmere overvejelse, jfr. kommissionens betænkning af 1968, som vedlægges.

Kommissionens forslag går ud på, at der sker en væsentlig styrkelse af grunduddannelse for toldvæsenets personale, at der gennemføres en omskoling af det fuldt uddannede personale, at der etableres specialkurser for chefer, afdelingsledere og specialmedarbejdere, samt at der indføres en ordning, hvorefter der ydes økonomisk støtte til frivillig supplerende uddannelse.

Betænkningen har dannet grundlag for toldvæsenets nye uddannelsesordning, der i hovedtrækkene går ud på følgende:

Grunduddannelse.

Assistentpersonalets uddannelsesprogram strækker sig over 7 år og består af 3 teori kurser og 2 praktik kurser. Teorikurserne foregår på Toldskolen og omfatter ca. 2.000 undervisningstimer fordelt med 700 timer på toldfagene, 700 timer på forbrugsafgiftsfagene, 400 timer på administrationskundskab og 200 timer på andre fag. Praktikkurserne foregår ved distriktstoldkammerne.

Umiddelbart efter ansættelsen gennemgår toldeleven et 6 ugers kursus ved Toldskolen (Teori I), hvor der gives en general indføring i etatens organisation og arbejdsopgaver. Efter Teori I følger et praktik kursus af ca. 2 års varighed (Praktik I) fordelt med 12 måneder i ekspeditionstjenesten, 4 måneder i administrationstjenesten, 4 måneder i toldkontrolstjenesten og 2 måneder i virksom-

hedskontrolstjenesten. Dette kursus tjener som forberedelse til det grundlæggende teorikursus ved Toldskolen (Teori II), der varer ca. 10 måneder. Derpå følger Praktik II, der tjener til at bibringe de unge den fornødne praktiske erfaring til at kunne arbejde selvstændigt. Efter 6½ års ansættelse afsluttes grunduddannelsen med et 6 måneders kursus ved Toldskolen (Teori III), der især omfatter fagene administration og kontrol.

Toldbetjentpersonalets uddannelsesprogram strækker sig over 6 år og består ligeledes af 3 teorikurser ved Toldskolen og 2 praktik kurser ved distriktstoldkammerne. Teorikurserne omfatter ca. 800 undervisningstimer, især vedrørende toldfagene.

Umiddelbart efter ansættelsen gennemgår toldbetjenten et 5-ugers kursus ved Toldskolen (Teori I), hvor der gives en generel indføring i etatens organisation og arbejdsopgaver. Efter Teori I følger et praktik kursus af ca. 2½ års varighed (Praktik I), hvor toldbetjenten gennem deltagelse i de forskellige sider af den toldmæssige kontrol- og ekspeditionstjeneste forberedes til det grundlæggende betjentkursus (Teori II), der er af ca. 4 måneders varighed. Derpå følger Praktik II, der varer ca. 2 år og tjener til at bibringe toldbetjenten den fornødne praktiske erfaring til at kunne arbejde selvstændigt. Toldbetjentens grunduddannelse afsluttes med et 3 måneders kursus ved Toldskolen (Teori III), der især omfatter uddannelse i den toldmæssige ekspeditionstjeneste, som toldbetjentklassen skal bestride i fremtiden.

Kontorpersonalets uddannelse er baseret på kontorlærlingeordningen med ca. 800 timers teoriuddannelse ved en handelsskole og praktikuddannelse ved et distriktstoldkammer.

Selve den kontormæssige uddannelse efterfølges af en vis toldmæssig uddannelse ved Toldskolen for at gøre kontorpersonalet egnet til i videst muligt omfang at aflaste assistentpersonalet for de kontorprægede hjemmeopgaver i tilknytning til virksomhedskontrollen.

Omskoling.

Foruden de foran omtalte grunduddannelser er toldvæsenet i gang med et omfattende omskolingsprogram for det fuldt uddannede personale. Det samlede omskolings-

program omfatter ca. 1.400 medarbejdere, og mere end $\frac{1}{3}$ af disse har allerede gennemgået kurser ved Toldskolen.

Specialkurser.

Der er endvidere ved Toldskolen etableret hyppige specialkurser for chefer, afdelingsledere og medarbejdere med specielle arbejdsopgaver.

Frivillig supplerende uddannelse.

Endelig gives der tilskud til frivillig supplerende uddannelse i tilfælde, hvor tjenestemænd uden for Toldskolen gennemgår kurser af betydning for deres arbejde i toldvæsenet.

I 1969 gennemførte Toldskolen følgende uddannelsesprogram:

449 deltog i grunduddannelseskurser ved Toldskolen, 489 i specialkurser og 532 i omskolingskurser. Det samlede antal undervisningstimer androg ca. 10.000.

De nævnte uddannelser vil løbende blive tilpasset i takt med de øgede krav til personalet. Man har allerede foretaget mindre udvidelser i forhold til betænkningens forslag og overvejer for tiden at udvide uddannelsen med orientering af toldpersonalet i lovgivningen vedrørende de direkte skatter.

Spørgsmål 5.

Der ønskes en redegørelse for den aftale om samarbejde, der foreligger mellem toldvæsenet og søværnet.

Besvarelse.

Toldvæsenet har etableret et omfattende bevogtningssystem bestående af stationære observationsposter, 100 biler og 3 både. Bevogtningsarbejdet ledes og koordineres af Direktoratet for Toldvæsenet, der indsamler informationer fra ind- og udland og bearbejder det indsamlede materiale, som derefter videregives til distriktstoldkamrene til brug for toldvæsenets kontrolarbejde.

Der har endvidere gennem flere år bestået et samarbejde mellem toldvæsenet og søværnet om bekæmpelse af smugleri i de danske farvande. Dette samarbejde blev indledt, da de omfattende cigaretsmuglerier fra Østtyskland med mindre fartøjer tog deres begyndelse omkring 1965, og samarbejdet foregik i den første tid på grundlag af aftaler mellem lokale søværnsenheder og told-

væsenets centrale smugleribekæmpelsesafdeling.

På grundlag af erfaringer fra dette mere lokalprægede samarbejde blev der i slutningen af 1967 mellem Søværnskommandoen og Direktoratet for Toldvæsenet indgået en fortrolig samarbejdsaftale, der dækker hele landet, og som omfatter alle søværnets enheder — såvel sejlene enheder som marine-distrikter, radarstationer og kystudkigsposter.

Samarbejdet foregår på det centrale plan mellem Søværnets Operative Kommando i Århus på den ene side og Direktoratet for Toldvæsenet på den anden side. Samarbejdet foregår døgnet rundt og består dels i løbende orienteringer om observationer og oplysninger, dels i direkte hjælpeindsats fra søværnets side.

Søværnets enheder på søen og i land er pålagt at afgive meldinger, såfremt der foretages observationer, som skønnes at have interesse for toldvæsenet. Disse meldinger går via Søværnets Operative Kommando til Direktoratet for Toldvæsenet, som derefter umiddelbart lader dem gå videre til de berørte distriktstoldkamre, dersom det skønnes, at observationerne bør medføre en toldmæssig aktivitet.

Direktoratet for Toldvæsenet delagtiggør på sin side løbende Søværnets Operative Kommando i de oplysninger, som er indsamlet af toldvæsenet, og som videregives til distriktstoldkamrene, om fartøjer, der er eftersøgt i forbindelse med smuglerier, eller som er under mistanke for at sejle i smuglerijemed. Disse oplysninger videregives af Søværnets Operative Kommando til søværnets relevante enheder, som melder tilbage, såfremt sådanne fartøjer observeres.

Efter samarbejdsaftalen kan Direktoratet for Toldvæsenet i akutte situationer, f. eks. opsporing og opbringning af smuglerfartøjer, anmode Søværnets Operative Kommando om, at søværnets fartøjer og helikoptere yder toldvæsenet direkte assistance. Under sådanne aktioner forekommer det, at toldtjenestemænd er om bord på søværnets fartøjer med henblik på at kunne varetage de rent toldmæssige arbejdsopgaver, som kan opstå i disse tilfælde — i første række den toldmæssige undersøgelse af eventuelt opbragte fartøjer.

Samarbejdsaftalen har i praksis fungeret

tilfredsstillende, og samarbejdet mellem toldvæsenet og søværnet har vist sig overordentligt nyttigt, idet der herigennem er opnået adskillige konkrete resultater på det smugleribekæmpelsesmæssige område.

Spørgsmål 6.

Hvorledes vil de i bemærkningerne til lovforslagets § 89 omtalte fremtidige regler for provianteringsvirksomheder og tax-free shops blive udformet?

Besvarelse.

1. Provanteringsvirksomheder.

Provanteringsvirksomheder kan af toldvæsenet meddeles bevilling til i egne af toldvæsenet godkendte lokaler at opbevare uberigtigede varer bestemt til proviantering af skibe og fly og til brug for diplomatiske repræsentationer m.v., herunder også varer, for hvilke der ydes den herværende leverandør godtgørelse af eller fritagelse for told og afgifter.

De nærmere regler vil blive fastsat i den bevilling, der meddeles den enkelte virksomhed.

Det vil af bevillingen fremgå, hvilke varekategorier der vil kunne hjemtages, samt hvilken behandling det er tilladt at underkaste varerne. Varerne vil efter hjemtagelsen uden toldvæsenets mellemkomst kunne udpakkes, sorteres og ompakkes, men videre behandling og bearbejdning må ikke finde sted. Toldvæsenet kan dog på nærmere fastsatte vilkår tillade, at kaffe, vin og spiritus undergives videre behandling og bearbejdning.

Det vil endvidere af bevillingen fremgå, at varerne ikke vil kunne indfortoldes eller reeksporteres, men kun må anvendes til følgende formål:

- proviantering af skibe og fly i og uden for toldområdet
- levering til diplomatiske repræsentationer og internationale organisationer i og uden for toldområdet
- levering til danske og udenlandske militære styrker uden for toldområdet
- overførsel til provianteringsvirksomheder, der har en tilsvarende bevilling.

Bevillingen vil fastslå virksomhedens hæftelsespligt for told og afgifter af de hjemtagne varer og indeholde bestemmelser om, at virksomheden må føre et regnskab,

hvoraf de enkelte tilførsler og fraførsler af varerne fremgår.

Tilførsel og fraførsel af varer skal i hvert enkelt tilfælde ske ved afgivelse af et tolddokument. Ved tilførsel anvendes sædvanlig fortoldningsbegæring, og ved fraførsel benyttes en særlig proviantbegæring eller for herværende udenlandske diplomatiske repræsentationer en tolddeklaration for diplomater.

Kontrollen med virksomheden vil blive ført på grundlag af virksomhedens regnskab og på basis af de enkelte til- og fraførsels-ekspeditioner samt ved periodiske lageropgørelser.

Varer til provianteringsformål skal af kontrolmæssige grunde fraføres virksomheden i emballager, der er mærket og lukket på en af toldvæsenet godkendt måde.

Bevillingerne vil endelig indeholde bestemmelser om toldvæsenets adgang til at foretage eftersyn i virksomhedens forretningslokaler og til at efterse varebeholdninger, forretningsbøger og øvrige regnskabsmateriale samt korrespondance m. v. og om virksomhedens indehavers og de i virksomheden beskæftigede personers pligt til at yde toldvæsenet bistand ved foretagelsen af de nævnte eftersyn.

2. Tax-free shops.

Kiosker i toldfluthavne kan af toldvæsenet meddeles bevilling til uden erlæggelse af told og afgifter at hjemtage og i egne af toldvæsenet godkendte lokaler opbevare varer, der er bestemt til salg til flypassagerer, der udrejser af toldområdet, herunder også varer, for hvilke der kræves godtgørelse af eller fritagelse for told og afgifter.

De nærmere regler vil blive fastsat i den bevilling, der meddeles den enkelte kiosk.

Det vil af bevillingen fremgå, hvilke varekategorier der vil kunne hjemtages, og hvilken behandling varerne må underkastes. Varerne må ikke efter hjemtagelsen udpakkes, sorteres eller ompakkes, dog er det tilladt at fjerne varernes ydre emballage.

Det vil endvidere af bevillingen fremgå, at varerne ikke vil kunne indfortoldes eller reeksporteres, men kun må anvendes til salg til flypassagerer, der udrejser fra toldområdet. Bevillingen vil fastslå kioskens hæftelsespligt for told og afgifter af de hjemtagne varer og indeholde bestemmelser om, hvor-

ledes kiosken skal være indrettet og beliggende i forhold til passagerernes udgang til flypladsen.

Kiosken skal føre et regnskab, hvoraf fremgår de enkelte tilførsler og det daglige salg. Tilførslen af varer skal ske ved afgivelse af fortoldningsbegæring. Fraførslen skal ske på grundlag af en salgsrapport over det daglige salg. Ved salget skal der af kontrolmæssige grunde ske forevisning og afstempling af den pågældendes rejsehjemmel, og varerne skal udleveres i emballager, der er mærket og lukket på en af toldvæsenet godkendt måde. I de tilsvarende nugældende bevillinger er salget begrænset til spiritus, vin og tobaksvarer, og der gælder følgende begrænsninger i salget:

Til passagerer med bopæl uden for Europa og med destination til Finland, Norge og Sverige må der højst sælges 2 liter spiritus eller 2 liter vin, 400 cigaretter eller 500 g andre tobaksvarer og 200 blade cigaretpapir pr. passager.

Til andre passagerer med destination til Finland, Norge og Sverige må der højst sælges 2 liter vin eller 1 liter vin og $\frac{3}{4}$ liter spiritus, 200 cigaretter eller 250 g andre tobaksvarer og 200 blade cigaretpapir pr. passager.

Til passagerer med destination til Grønland må der højst sælges $\frac{3}{4}$ liter spiritus og 1 liter vin, 200 cigaretter eller 250 g andre tobaksvarer og 200 blade cigaretpapir pr. passager.

Bevillingshaver

Scandinavian Airlines System
 Scandinavian Airlines System
 Scandinavian Airlines System
 Sterling Airways A/S
 Cimber Air „Sønderjyllands Flyveselskab“
 v/Ingolf Nielsen

2. Omsætningen.

I Københavns Lufthavn i Kastrup har omsætningen i regnskabsårene 1966-67, 1967-68 og 1968-69 andraget henholdsvis 28 mill. kr., 37 mill. kr. og 40 mill. kr.

I Ålborg Lufthavn har omsætningen i den tax-free shop pr. regnskabsår været ca.

Til passagerer med andre europæiske rejsemål må der højst sælges 2 flasker a $\frac{3}{4}$ liter spiritus og 400 cigaretter pr. passager.

Kontrollen med kiosken vil blive ført på grundlag af kioskens regnskab og på basis af de enkelte tilførselskspeditioner og den daglige salgsrapport samt ved periodiske lageropgørelser.

Bevillingerne vil endelig indeholde bestemmelser om toldvæsenets adgang til at foretage eftersyn i kiosken og til at efterse varebeholdningen, forretningsbøger og øvrige regnskabsmateriale samt korrespondance m. v. og om kioskens indehaver og de i kiosken beskæftigede personers pligt til at yde toldvæsenet bistand ved foretagelse af de nævnte eftersyn.

Spørgsmål 7.

Under henvisning til lovforslagets § 89 udbedes en redegørelse for antallet af tax-free shops, antallet af firmaer, der har sådanne bevillinger, omsætningen i disse forretninger, forpagtningsystemer for disse samt prisdannelsen for varer, der omsættes. Vil ethvert flyveselskab kunne få bevilling til at åbne en tax-free shop?

Besvarelse.

1. Bevillinger.

Der er for tiden meddelt 3 virksomheder bevilling til tax-free shops i 5 toldlufthavne.

Sted

Københavns Lufthavn, Kastrup
 Ålborg Lufthavn
 Tirstrup Lufthavn
 Billund Lufthavn
 Sønderborg Lufthavn

200.000 kr.

Man er ikke i besiddelse af oplysninger om de mængder spiritus, vin og tobaksvarer, der er omsat i Kastrup Lufthavn, men i de øvrige lufthavne er der i finansåret 1969-70 omsat følgende mængder:

	cigaretter stk.	cigarer stk.	cerutter stk.	tobak kg	spiritus fl. $\frac{3}{4}$ l	vin hel- flasker
Lufthavn						
Billund	3.899.600	20.250	104.100	27	12.306	3.240
Ålborg	724.000	4.200	9.200	28	4.181	2.430
Tirstrup	208.800	1.125	2.400	7	1.340	736
Sønderborg	0	0	0	0	0	0
I alt	4.832.400	25.575	115.700	62	17.827	6.406

3. Forpagningssystemer.

I Københavns Lufthavn i Kastrup har SAS forpagtet den tax-free shop af Statens Luftfartsvæsen, og forpagtningsafgiften har indtil 31. marts 1969 udgjort 20 pct. af omsætningen, fra 1. april 1969 er forpagtningsafgiften forhøjet til 21 pct. Forpagtningsafgiften udgjorde for regnskabsårene 1966-67 5,6 mill. kr., 1967-68 7,4 mill. kr. og 1968-69 8,4 mill. kr.

I Ålborg Lufthavn har SAS forpagtet den tax-free shop af Statens Luftfartsvæsen, og forpagtningsafgiften udgør 15 pct. af omsætningen.

I Tirstrup Lufthavn har SAS forpagtet den tax-free shop af lufthavnsejeren (flere kommuner), og forpagtningsafgiften udgør 5 pct. af omsætningen.

Den tax-free shop i Billund Lufthavn er

af lufthavnsejeren (flere kommuner) forpagtet ud til Sterling Airways A/S. Forpagtningen hviler på en sær aftale som følge af, at Sterling Airways A/S har økonomisk interesse i lokalerne. Man har ikke kunnet fået oplyst den exakte forpagtningsafgift, men den må antages at være under 10 pct. af omsætningen.

4. Prisdannelser.

Man er ikke bekendt med de exakte indkøbspriser for de varer, der afsættes fra de tax-free shops, men til belysning af spørgsmålet har man udarbejdet nedenstående oversigt, hvoraf fremgår Brdr. Ostermann Petersen A/S' udsalgspris til diplomater m. v. og de tilsvarende udsalgspriser fra den tax-free shop i Københavns Lufthavn i Kastrup.

Vareart	Brdr. Ostermann Petersen A/S kr.	Tax-free shop kr.
Whisky:		
Ballantine's	10,25	25,00
Johnnie Walker's	10,25	25,00
Red Label	10,25	25,00
Long John	10,25	25,00
Cognac:		
Hennessy, VSOP	27,00	27,00
Couvoisier, VSOP	27,65	36,00
Larsen, TVFC	22,85	36,00
Remy Martin, VSOP	27,65	36,00
Akvavit:		
Ålborg jubilæum	5,60	13,00
Ålborg extra	5,60	11,00
Likør:		
Cherry Heering	13,25	21,00
Cointreu	16,00	21,00
Grand Marnier, Yellow	16,75	31,00
Sherry:		
Dry Sack	8,85	26,00
Sandeman, Dry Don Amontillado	9,85	22,00
Cigaretter pr. 1.000 stk.:		
Prince	42,00	
Pall Mall, King Size	49,00	
Chesterfield, King Size	54,00	100,00

5. Hvem kan få bevilling?

Med de begrænsninger, der følger af lovforslagets § 90, kan enhver — og således også andre end flyselskaber — få bevilling i henhold til § 89. Da man imidlertid af kontrolmæssige grunde kun kan tillade, at tax-free shops indrettes i lufthavnenes transitområder, forudsætter meddelelse af bevilling i henhold til § 89, at ansøgeren kan opnå et lejemaal i transitområdet. Da kontrollen med tax-free shops stiller ret store personalemæssige krav til toldvæsenet, må man endvidere lægge vægt på, at der i hver lufthavn kun etableres én tax-free shop.

Spørgsmål 8.

Påtænkes der gennemført særlige overgangsregler ved gennemførelsen af importmomsen for Lolland-Falster?

Besvarelse.

Af varer, der indføres her til landet af en registreret virksomhed, har afgiften efter merværdiafgiftsloven hidtil kunnet beregnes med 9 pct. i stedet for med den sædvanlige afgiftssats på 12½ pct. Varemodtagere i forsøgsområdet på Lolland-Falster, der er registreret efter merværdiafgiftsloven, skal ikke betale merværdiafgift ved importen og har dermed en særlig fordel i forsøgsperioden.

Ved ændringen af merværdiafgiftsloven, der trådte i kraft den 21. maj 1970, forhøjedes importmomsen til 15 pct., således at den reducerede afgiftssats for registrerede importører bortfaldt. Den særlige fordel, som importører i forsøgsområdet har med hensyn til importen, er herved blevet forøget.

Det har været overvejet, om man allerede nu igen burde pålægge disse importører at betale enten fuld importmoms eller i hvert fald 6 pct. importmoms, således at man undgik denne forøgelse af fordelene for de pågældende lokale importører.

Af hensyn til toldbehandlingsproceduren i forsøgsområdet ville det imidlertid være nødvendigt, at der samtidig blev etableret en kredit med importmomsen af den karakter, som er indeholdt i toldlovsforslaget.

Imidlertid ville en sådan importmoms med tilhørende kreditordning i forsøgsområdet ikke på nuværende tidspunkt kunne køres over EDB, men det ville være nødvendigt for tiden, indtil en ny toldlov kunne

træde i kraft, at tilrettelægge et manuelt opkrævningssystem. Af administrative grunde er man derfor meget tilbage fra at foreslå nogen ændring af forholdene i forsøgsområdet, og man mener det nødvendigt at opretholde den momsfri import i dette område, indtil en nyordning for hele landet kan træde i kraft.

Ved gennemførelsen af toldlovsforslagets afregningsbestemmelser for importmoms bortfalder uligheden i den kreditmæssige stilling, og man har ikke påtænkt i denne anledning at gennemføre særlige overgangsbestemmelser for de registrerede importører i forsøgsområdet. Disse vil derfor under forudsætning af forslaget ikrafttræden den 1. april 1971 — på linie med andre registrerede importører — blive debiteret for merværdiafgift af de i april måned 1971 indførte varer, og virksomhederne skal efter de almindelige regler i forslaget § 94 herefter indbetale de i denne måned debiterede beløb inden udgangen af maj måned 1971.

Spørgsmål 9.

Hvornår skal forslaget senest være vedtaget, for at toldvæsenet får den fornødne tid til, at loven kan træde i kraft den 1. april 1971?

Besvarelse.

Lovforslaget bryder på afgørende måde med hidtidige arbejdsmetoder og arbejdsrutiner. Det er derfor nødvendigt med en omfattende oplysningsvirksomhed over for erhvervslivet og en indgående instruktion af toldvæsenets personale.

Fra erhvervenes hovedorganisationer har man allerede modtaget henvendelser om at gennemføre en tilsvarende oplysningsvirksomhed som ved indførelsen af moms, og man er indstillet på at imødekomme ønskerne i samarbejde med erhvervsorganisationerne.

Under hensyn til, at varemodtagerne skal registreres hos toldvæsenet inden udgangen af januar måned 1971, samt til det meget betydelige arbejde, der ligger i oplysnings- og instruktionsvirksomheden, er det nødvendigt, at arbejdet kan påbegyndes umiddelbart efter nytår 1971.

Loven må derfor være vedtaget inden udgangen af 1970.

Spørgsmål 10.

De i bemærkningerne til lovforslagets s. 222 anførte opgørelser, der er foretaget under forudsætning af en importmoms på 12½ pct., bedes ajourført, sådan at der regnes med en importmoms på 15 pct.

Besvarelse.

Af de i bemærkningerne til lovforslaget foretagne opgørelser fremgår, at gennemførelsen af toldkreditordningen og kreditten med importmoms vil medføre et engangsprovenutab, der ved udgangen af finansåret

1971-72 udgør 119 mill. kr. Det fremgår endvidere, at kreditordningen vil medføre en likviditetsforbedring for erhvervslivet, der på længere sigt vil svinge mellem 114 mill. kr. og 159 mill. kr. Disse tal var beregnet under den forudsætning, at man samtidig med kreditordningernes ikrafttræden den 1. april 1971 forhøjede importmomsen fra 9 pct. til den normale sats på 12½ pct.

I omstående tabel er beregningerne ajourført, således at der regnes med en importmoms på 15 pct.

	Ændringer i toldprovenuet mill. kr.	Samlet provenutab for tiden fra 1/4-71	
		Ændringer i provenuet af importmomsen mill. kr.	Samlet ændring i og til udgangen provenuet af told og importmoms mill. kr.
April 1971.....	÷ 40	÷ 367	÷ 407
maj 1971.....	÷ 40	0	÷ 40
juni 1971.....	÷ 40	0	÷ 40
juli 1971.....	÷ 80	0	÷ 80
august 1971.....	+ 133	0	+ 133
september 1971.....	÷ 40	0	÷ 40
oktober 1971.....	÷ 80	0	÷ 80
november 1971.....	+ 133	0	+ 133
december 1971.....	÷ 40	0	÷ 40
januar 1972.....	÷ 80	0	÷ 80
februar 1972.....	+ 133	0	+ 133
marts 1972.....	÷ 40	0	÷ 40
april 1972.....	÷ 80	0	÷ 80
maj 1972.....	+ 120	0	+ 120
juni 1972.....	÷ 40	0	÷ 40

Som det fremgår af tallene, kan det samlede engangstab ved kreditordningernes gennemførelse nu anslås til ca 450 mill. kr. ved udgangen af finansåret 1971-72. Likviditetsforøgelsen for erhvervslivet vil svinge mellem ca. 400 mill. kr. og godt 500 mill. kr.

Det bemærkes, at man ved beregningen af disse tal har regnet med lidt større import end i bemærkningerne til lovforslaget.

Spørgsmål 11.

Bør satsen for morarenter på ¾ pct. i lovforslagets § 98 ikke forhøjes til 1 pct. som for moms?

Besvarelse.

Når lovforslaget genfremsættes i folketingssamlingen 1970-71, vil morarentesatsen i § 98 være ændret til 1 pct.

Spørgsmål 12.

I tilknytning til ministerens svar på udvalgets spørgsmål 2 bedes det oplyst, i hvor mange tilfælde staten i forbindelse med afgiftsrestancer har begæret konkurs eller tiltrådt tvangsakkordordninger:

Besvarelse.

I tiden fra afskaffelsen af statens privilegium (1. august 1969) til 31. maj 1970 har staten i nedennævnte antal tilfælde begæret konkurs eller tvangsrealisation af en fast ejendom eller tiltrådt akkordordninger:

1. Konkurs.

10 sager med en samlet afgiftsrestance (engrosafgift og merværdiafgift), der pr. 31. december 1969 udgjorde 1.017.113 kr., er oversendt til kammeradvokaten med an-

Beretning om toldlov.

modning om indgivelse af konkursbegæring. Der er indtil nu indgivet konkursbegæring i 4 af disse sager, men begæringen er senere frafaldet i 1 sag, efter at skyldneren har stillet sikkerhed. I de resterende 6 sager er konkursbegæring endnu ikke indgivet.

2. Tvangsrealisation af fast ejendom.

3 sager med en samlet merværdiafgiftsrestance, der pr. 31. december 1969 udgjorde 228.572 kr., er oversendt til kammeradvokaten med anmodning om indgivelse af begæring om tvangsauktion. I samtlige sager er begæring indgivet, men tvangsauktion har endnu ikke fundet sted.

3. Tvangsakkord.

I 3 sager med en samlet merværdiafgiftsrestance på ca. 96.000 kr. er forslag om tvangsakkord tiltrådt. Der kan efter akkordraternes indbetaling forventes en samlet dividende på ca. 51.000 kr.

4. Frivillig akkord.

I 8 sager med en samlet told- og merværdiafgiftsrestance på ca. 140.000 kr. er forslag om frivillig akkord tiltrådt. Der kan efter akkordraternes indbetaling forventes en samlet dividende på ca. 50.000 kr.

5. Frivillig likvidation.

I 51 sager med en samlet told- og merværdiafgiftsrestance på ca. 2,5 mill. kr. er forslag om frivillig likvidation tiltrådt. Den samlede dividende kan vanskeligt anslås i disse sager, hvor dækningsprocenten varierer fra ca. 8 pct. til ca. 85 pct.

Spørgsmål 13.

I tilknytning til spørgsmål 3 om retningslinierne for meddelelse af provianteringstilladelser ønskes konkret oplyst, om eventuelle ruter

- a) fra Ålborg til Helsingborg,
 - b) fra København til Helsingborg,
 - c) fra Espergærde via Malmø til København og retur via Malmø til Espergærde,
- vil kunne opnå tilsvarende tilladelser, som allerede er givet på en lang række ruter af samme karakter.

Besvarelse.

De i spørgsmålets a) og b) nævnte ruter forløber direkte mellem en dansk havn og en udenlandsk havn og tilbage og vil som andre tilsvarende ruter kunne få tilladelse til proviantering med ubeskattede varer inden for de rammer, der er fastsat i overenskomsten fra 1961 mellem den danske og svenske finansminister og i den nordiske provianteringsoverenskomst fra 1968, jfr. punkt o. og p. i besvarelsen af udvalgets spørgsmål 3.

En rute som nævnt i spørgsmålets punkt c) har aldrig eksisteret. Under hensyn til, at ruten ikke giver nogen hensigtsmæssig dækning af behovet for indenlandsk befordring mellem Espergærde og København og omvendt, og under hensyn til den allerede eksisterende betydelige dækning af behovet for trafik mellem København og Malmø og omvendt må det antages, at den nævnte rute ikke vil tilsigte at opretholde trafik i sædvanlig forstand, men at tilvejebringe en ubeskattet restaurationsvirksomhed. Ruten vil i så fald ikke kunne provianteres med uberigtiget proviant.