

Betænkning

over forslag til lov om ændring af toldloven.

(Afgivet af udvalget den 28. januar 1972).

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder og har herunder stillet spørgsmål til finansministeren, der har besvaret dem skriftligt.

Endvidere har udvalget haft et samråd med finansministeren.

Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Firma C. Breinholt, Esbjerg,
Foreningen af Transportvirksomheder ved
Esbjerg Havn,
Frederikshavn Toldgods-Registrerings
Central A/S,
Provinshandelskammeret,
Sønderborg Handelsstandsforening og
Vejle Handelsstandsforening.

Som bilag er optrykt finansministerens kommentarer til de skriftlige henvendelser, der er tilgået udvalget.

Finansministeren har stillet de nedenstående ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger. Ændringsforslagene er tiltrådt af udvalget.

Et *mindretal* (det radikale venstres medlemmer af udvalget) finder, at det af lovens tekst tydeligt må fremgå, at der alene kan oprettes toldoplæg i Århus, og stiller derfor ændringsforslag nr. 1. Mindretallet finder, at det ellers må forventes, at en række havnebyer vil udøve stærk pression for at opnå samme status som København og Århus. Hvis denne pression imødekommes, vil mange af de fordele, der er opnået ved toldreformen, gå tabt.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) kan tiltræde ændringsforslag nr. 1.

Et *fertal* (socialdemokratiets, det konservative folkepartis og venstres medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af finansministeren stillede ændringsforslag.

Mindretallene indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af finansministeren stillede ændringsforslag og det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Dagmar Andreasen og Skovmand):

Til § 1.

1) I den under nr. 2 foreslåede ny § 114 a affattes stk. 1, 1. pkt., således:

”Finansministeren kan tillade, at der i Århus oprettes toldoplæg, hvor varer kan opbevares i uberigtiget stand i indtil 1 år efter indførelsen.“

Af *finansministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 2.

2) Paragraffen udgår.

Til § 3.

3) Paragraffen udgår.

Bemærkninger.

Til nr. 2.

Bestemmelsen er optaget som § 2 i lov nr. 537 af 17. december 1971 om ændring af toldloven.

Til nr. 3.

En særlig ikrafttrædelsesbestemmelse findes unødvendig, da lovforslaget, efter vedtagelse af ændringsforslag nr. 2, alene indeholder en bemyndigelse til finansministeren.

Herefter træder lovforslaget i kraft efter de almindelige regler, dvs. en uge efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Risgaard Knudsen,
formand.

Erik Andersen (Sdrj. amt).

K. J. Mortensen.

Lone Nielsen,
næstformand.

Poul Nielson.

Buchart Petersen.

Birte Weiss.

Henning Philipsen.

Maigaard.

Knud Thomsen.

Bendix.

Hans Kjær.

Jens Peter Jensen.

A. Chr. Andersen.

Holmberg.

Dagmar Andreasen.

Skovmand.

Finansministerens kommentarer til de skriftlige henvendelser, der er tilgæet udvalget.

Sønderborg Handelsstandsforening har i skrivelse af 11. november 1971 henstillet, at der åbnes mulighed for oprettelse af et toldoplag i Sønderborg.

Firmaet C. Breinholt, Esbjerg, har i skrivelse af 12. november 1971 peget på nogle særlige problemer vedrørende opbevaring af uberigtigede transitvarer for udenlandsk regning samt givet udtryk for at oprettelse af toldoplag i Esbjerg vil virke erhvervsfremmende.

Vejle Handelsstandsforening har i skrivelse af 17. november 1971 henstillet, at lovforslaget ændres således, at der åbnes mulighed for oprettelse af toldoplag i Vejle.

Foreningen af Transportvirksomheder ved Esbjerg havn har i skrivelse af 20. november 1971 henstillet, at der åbnes mulighed for oprettelse af toldoplag i Esbjerg.

Frederikshavn Toldgods-Registrerings Central A/S har ved skrivelse af 2. december 1971 anmodet om, at selskabet får mulighed for at drive toldoplag i Frederikshavn.

De nævnte henvendelser giver mig anledning til følgende generelle bemærkninger:

Det ny toldbehandlingsystem bygger på et godsregistreringssystem og en generel kreditordning. Godsregistreringssystemet indebærer, at indførte varer efter en summarisk identitetskontrol, der udføres straks ved indførselen, føres direkte til oplæggelse på varemottagerens lagre eller andre private lagre efter varemottagerens anvisning. Den generelle kreditordning indebærer, at alle erhvervsmæssige varemottagere skal indbetale tolden 1 måned 20 dage efter udløbet af det kvartal, hvori varerne er indført, og de forbrugsafgifter, der skal erlægges i forbindelse med indførselen, ved udgangen af måneden efter den måned, i hvilken varerne er indført. Dette system gælder generelt for al erhvervsmæssig import med en eneste undtagelse, nemlig Københavns frihavn.

I Københavns frihavn kan indførte varer oplægges told- og afgiftsfrit uden tidsbegrænsning. Når varerne derefter indføres fra frihavnen, toldbehandles de, som om de kom fra udlandet. Det vil bl.a. sige, at der også for sådanne varer ydes den ovenfor omtalte told- og afgiftskredit, som altså kommer oven i den kredit, som varemottagerne har opnået ved oplæggelse i frihavnen.

I Toldkommissionen foretog man en ret omhyggelig undersøgelse af forholdene omkring Københavns frihavn, og man var opmærksom både på den ulighed i kreditvilkårene og den svækkelse af rationaliserings-effekten, som opretholdelsen af frihavnen ville medføre. Det fremgik også ganske klart af de den gang foretagne undersøgelser, at Københavns frihavn i dag er uden større betydning for reeksporhandelen, og at erhvervslivets kredit med hensyn til told og afgifter af indførte varer efter de nugældende regler stort set er lige så god som den kredit, varemottagerne opnåede før den 1. april i år ved benyttelse af Københavns frihavn.

Enhver form for told- og afgiftsfri oplæggelse — hvadenten der er tale om oplæggelse i frihavne eller på toldoplag — foretages enten for at opnå henstand med hensyn til told og afgifter af varer bestemt til det danske marked eller for at undgå endelig eller midlertidig told- og afgiftsbelastning af varer bestemt til reeksport.

For så vidt angår reeksporten, er det min opfattelse, som bestyrkes af de erfaringer, der er indhøstet siden 1. april i år, at den i tilstrækkeligt omfang tilgodeses ved toldlovens og merværdiafgiftslovens muligheder for at yde handelstoldgodtgørelse og afløftning af merværdiafgift for varer, der genudføres i forbindelse med salg, sammenholdt med de i toldlovens § 38 indeholdte muligheder for i indtil 2 måneder — med mulighed for fristforlængelse — midlertidig at fritage

varer, der oplægges i toldområdet for udenlandsk regning, for told og merværdiafgift. Ordningerne har desuden den fordel, at de ikke virker konkurrenceforvridende på hjemmemarkedet, og at de er lette at administrere.

For så vidt angår importvarerne, vil der være kredit- og likviditetsmæssige fordele ved at indføre varerne over en frihavn eller et toldoplæg, såfremt varerne fraføres frihavnen eller toldoplaget i en senere afregningsperiode end den, hvori de tilføres frihavnen eller toldoplaget. Importørerne vil nemlig da foruden henstanden efter den almindelige told- og afgiftskreditordning få en yderligere henstand med betalingen af tolden og afgifterne, hvis længde afhænger af lageromsætningshastigheden på det toldfri lager. Der ligger heri en tilskyndelse for enhver importør til at dirigere vareindførselen over lagre i en frihavn eller et toldoplæg, men om dette faktisk vil ske, beror på de enkelte virksomheders afvejning af det nævnte forhold og en række andre forhold, hvoraf følgende skal fremhæves: Den i hovedsagen af handels- og produktionsmæssige hensyn bestemte lageromsætningshastighed, told- og afgiftssatsernes størrelse, virksomhedernes beliggenhed i forhold til toldoplaget eller frihavnen, de faciliteter i form af lagerlokaler m. v., som frihavnen eller toldoplaget kan tilbyde og priserne for dem, om varerne ankommer fra udlandet direkte til frihavnen eller toldoplaget, og om virksomhederne har behov for uden forsinkelse at kunne udtage varer af lagrene. Da en varemodtagers afgørelse af, hvorvidt et importeret vareparti bør oplægges på et toldoplæg, vil bero på en afvejning af omkostningsbesparelsen ved at opnå yderligere henstand med told og afgifter og omkostningsforøgelsen ved oplæggelsen (transportudgifter, pakhusleje etc.) og ulemperne ved ikke umiddelbart at have varerne til disposition, og da de sidstnævnte omkostninger vil blive reduceret, jo flere toldoplæg der oprettes rundt omkring i provinsbyerne, vil „behovet“ for toldoplæg være stort set uopfyldeligt, og det vil i hvert fald ikke kunne tilfredsstilles, uden at man fuldstændig tilside sætter det rationaliseringshensyn, som var så afgørende ved toldreformens gennemførelse.

Følgende hensyn har været afgørende ved fremsættelsen af lovforslaget med de deri indeholdte begrænsninger: I og for sig er der intet behov for at oprette toldoplæg i provinsen, idet erhvervslivet har fået en rimelig kredit med tolden og afgifterne af importerede varer ved den almindelige kreditordning, og reeksporhandels problemer må anses for løst ved de foran nævnte ordninger. Hertil kommer, at de ovenfor omtalte rationaliseringshensyn, herunder ikke mindst hensynet til at begrænse det personale, der er beskæftiget med toldopgaver, mest muligt, tilsiger, at der ikke etableres yderligere toldfri faciliteter, eller at antallet af disse i hvert fald begrænses mest muligt. Imidlertid eksisterer frihavnen i København, og det er ubestrideligt, at dette indebærer en vis ulighed i kreditmulighederne.

I denne situation bør man ikke afvise det ønske, som dele af det jyske erhvervsliv gentagne gange i løbet af det sidste år har fremsat om, at der et sted i Jylland åbnes mulighed for told- og afgiftsfri opbevaring igennem længere tid af importerede varer. Herved opnås en vis ligestilling mellem de jyske og fynske importører, som har behov for sådanne langtidsoplæggelser, og de københavnske og sjællandske importører, som i tilsvarende situationer har mulighed for at benytte Københavns frihavn. Imidlertid bør bemyndigelsen til at tillade, at der oprettes toldoplæg, begrænses effektivt af hensyn til skadevirkningerne for toldreformen.

Den foreslåede løsning, hvorefter toldoplæg kun kan oprettes i basishavne, er ikke ideel, fordi status som basishavn opnås ved en aftale mellem nogle rederier og altså ikke ved en beslutning af en offentlig myndighed. Imidlertid er tilstedeværelsen af en basishavn i praksis det bedste indicium for, at der i det område, hvor havnen er beliggende, er behov for opbevaring gennem længere tid af uberigtigede varer. Hertil kommer, at når man begrænser oprettelsen af toldoplæg til havne, der er basishavne, indebærer det i praksis, at kun Århus for tiden kan komme på tale, og Århus må anses for det bedst egnede sted for placering af toldoplæg, dels fordi Århus havn er den havn uden for København, der har den største stykgodsomsætning, dels fordi Århus er så centralt placeret i forhold til de jyske og fynske er-

hvervsområder, at toldoplæg placeret dér i størst mulig udstrækning vil kunne imødekomme eventuelle særlige behov i Jylland og på Fyn for langtidsopbevaring af uberigtigede varer.

Under hensyn til det anførte kan jeg ikke gå ind for, at lovforslaget ændres således, at der åbnes mulighed for at oprette toldoplæg i Sønderborg, Esbjerg, Vejle eller Frederikshavn eller andre byer, hvor der ikke er etableret en basishavn.

Enkelte af de fremsendte henvendelser giver mig anledning til følgende specielle bemærkninger:

I Sønderborg Handelsstandsforenings skrivelse af 11. november 1971 anføres det, at Sønderborg havn er basishavn.

Der må herved sigtes til, at havnen anløbes af skibe, som er i rutefart på visse udenlandske havne. Sønderborg havn er ikke basishavn, således som dette begreb er defineret i bemærkningerne til lovforslagets § 1.

I skrivelse af 12. november 1971 fra firmaet C. Breinholt, Esbjerg, redegøres der for nogle forretninger, som virksomheden udfører som speditør for udenlandske sælgere af forskellige trævareprodukter. De nævnte varer, der ikke ejes af personer bosat i toldområdet, ankommer fra USA og oplæg-

ges i Esbjerg for senere reeksport til andre europæiske lande.

Disse varer vil i medfør af toldlovens § 38 kunne opbevares midlertidigt toldfrit i toldområdet i indtil 2 måneder. Imidlertid anfører firmaet, at den nævnte frist ikke er tilstrækkelig. I loven er der dog mulighed for fristforlængelse, og da jeg er indstillet på, hvor der er behov for det, at følge en liberal praksis med hensyn til at forlænge genudførelsesfristen, vil virksomhedens reeksportproblem kunne løses tilfredsstillende ad denne vej.

I firmaet Tulip's skrivelse af 11. november 1971, der er bilagt skrivelse fra Vejle Handelsstandsforening af 17. november 1971, og i skrivelse af 2. december 1971 fra Frederikshavn Toldgods-Registrerings Central A/S peges der på, at oprettelsen af toldlagre vil være af betydning for de virksomheder, der foretager proviantering af skibe.

Jeg skal hertil bemærke, at der i toldlovens § 89 er hjemmel til at meddele provianteringsvirksomheder bevilling til fritagelse for told og afgifter af uberigtigede varer samt af varer, for hvilke der kræves godtgørelse af eller fritagelse for told og afgifter, når varerne er bestemt til proviantering af skibe og fly i og uden for toldområdet.

Henry Grünbaum

/ H. Lund.