

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 reeksporthandelens 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-