

og beløbe sig gennemsnitlig til ialt henimod 23 pCt.

Ophævelsen af Drægtighedsfortoldningen er dog ikke alene begrundet i Hensynet til det Tab, denne medfører for Statskassen, men tillige i den Omstændighed, at denne Fortoldningsnorm har bevirket en Forfordeling mellem Skibe af ældre og nyere Konstruktion og særlig mellem Damp- og Sejlskibe. Fordelene ved Fortoldningen af Stenfulsladninger i Dampskibe er nemlig paa Grund af det uforholdsmæssig store Fradrag, der allerede nu efter den gældende Danube Rule gives for Mastinrummet, saa store, at Sejlskibene mere og mere fortrænges fra Kulfarten, idet Fragterne for Sejlskibe maa reduceres saa betydelig, at de ikke længere ere lønnende for disse. Indførelsen af British Rule vil efter det foran anførte forøge dette Misforhold i en saadan Grad, at Sejlskibene ville blive ganske udelukkede fra Kulfragter, og Ophævelsen af Drægtighedsfortoldningen maa under Hensyn hertil betragtes som paatrængende nødvendig.

Da Fortoldning alene efter det udmaalte Tøndetal maa anses for uhenigtsmæssig paa Grund af den Tidspilde, som baade for Importøren og Toldvæsenet er forbunden med denne, hvor hver enkelt Tønde ved Udløsningen maa paaes rigtig opmaalt og noteres af Toldophyret, foreslaas en ny Fortoldningsnorm, nemlig Fortoldning af Stenful efter Vægt.

Med Hensyn til den foreslaaede Toldstats bemærkes følgende: Hvis Vægttolden saa nøjagtig som muligt skulde svare til 7 p pr. Tønde, maatte den — beregnet efter den højeste Vægt af de almindelige Stenfulsarter — 310 Pbd. pr. Tønde — sættes til 4,7 D. pr. 100 Pbd., men da det ikke er Meningen at berøve Importørerne den Fordel, de nu faktisk have ved Drægtighedsfortoldningen, men kun at ansætte Koldtolden saaledes, at Forfordelingen af Sejlskibene bortfalder, og at Statskassen sikres mod yderligere Tab ved Forandringer i Skibsmaalingen, hvorover man ikke er Herre, har man kun foreslaaet den sat til 4,5 D. pr. 100 Pbd., hvorved der vel kan antages at bevirkedes en Nedgang i Koldtolden af ca. 30,000 Kr., et Tab, som imidlertid ikke skønnes at være af nogen Betydning over for de Fordele, som Indførelsen af den forandrede Fortoldningsform vil medføre.

Medens Toldstatsen saavel for Stenful som for Kokes og Cinders ved den nugældende Drægtighedsfortoldning er den samme, er der, da Vægtfylden for Kokes og Cinders er betydelig lavere end for Stenful, samt af Hen-

syn til den indenlandske Kokesproduktion foreslaaet ansat en betydelig højere Toldats for disse Varer, nemlig 7,5 Ore pr. 100 Pbd., der vil give omtrent samme Toldindtægt som Drægtighedsfortoldningen hidtil har givet.

Toldstatsen for Stenful, Kokes og Cinders efter det udmaalte Tøndetal er i Lovforslaget omfat fra 7 p. til 14,5 Ore, altsaa 0,08 Ore pr. Tønde mindre end hidtil, hvilket dog ikke vil have nogen nærværdig finansiel Betydning. Bibeholdelsen af denne Fortoldningsnorm vil ved Overgangen til Fortoldningen efter Vægt i visse Tilfælde kunne faa praktisk Betydning, idet Fortoldning af Stenfulsladninger, for hvilke Vægten ikke kan opgives eller med Hensyn til hvilke Mistanke opstaar med Hensyn til den i Konnossement og Faktura anførte Vægts Rigtighed, i saa Fald kan ske efter det udmaalte Tøndetal, hvorved Udfindelsen af Ladningens Vægt ved en baade kostbar og tidsspildende Opvejning vil kunne undgaaes.

Den foreslaaede Fortoldningsnorm efter Vægt vil blive mindst lige saa simpel som den nuværende Drægtighedsfortoldning, idet Vægten saa godt som al Tid vil være angiven i Konnossementer og Fakturaer, og vil foruden at reducere Tabet for Statskassen betydelig tillige medføre det afgørende Fortrin, at de mange mere eller mindre begrundede Klager over Forfordeling i Kulfarten af danske Sejlskibe lige over for Dampskibe og af ældre Dampskibe lige over for Dampskibe af nyere Konstruktion fremtidig ganske ville bortfalde.

Hvad Fortoldningen af Trælast angaar, har Indførelsen af det engelske Skibsmaalingssystem ikke bevirket nogen væsentlig Forandring i de tidligere bestaaende Forhold for Trælast, der indføres i Sejlskibe, hvorimod Drægtighedsfortoldningen af Trælast, indført i Dampskibe, paa Grund af det uforholdsmæssig store Fradrag, der allerede nu efter den gældende „Danube Rule“ gives for Mastinrummet, dels er til Skade for Statskassen, dels forfordeler Sejlskibene lige over for Dampskibene. Dette Forhold har da ogsaa særlig i de senere Aar bevirket en stadig Stigning i Benyttelsen af Dampskibe i Trælastfarten — siden 1890 er saaledes Antallet af de Dampskibe, der ere beskæftigede i denne Fart, steget til det 3 dobbelte Antal — og da nu tillige Indførelsen af „British Rule“ som meddelt, vil medføre, at Register-Tonnagen bliver ca. 10