

import- og reeksportvarer fordelte sig således på lagertid:

Oplagt 7 dage eller derunder .	184.200 tons
Oplagt mere end 7 dage, men mindre end 3 måneder	103.100 -
Oplagt mere end 3 måneder . .	8.000 -

Efter toldlovsforslaget skal tolden af indførte varer, der ikke passerer Københavns frihavn, betales 1 måned 20 dage efter udløbet af det kvartal, hvori varerne indføres, og de afgifter (herunder merværdiafgiften), der skal svares i forbindelse med indførselen, skal betales inden udgangen af måneden efter den måned, i hvilken varerne indføres. For varer, der passerer Københavns frihavn, gælder tilsvarende afregningsregler, dog således at tidspunktet for varernes fraførsel fra frihavnen sættes i stedet for indførselstidspunktet. Er der tale om kontinuerlig indførsel af varer, medfører dette, at den gennemsnitlige kredittid, der for tolden er 95 dage og for de afgifter, der skal svares i forbindelse med indførselen, er 45 dage, for så vidt angår varer, der har været oplagt på Københavns frihavn, forlænges med den gennemsnitlige oplæggelsestid i frihavnen.

Under hensyn til de ovenfor nævnte oplysninger om lagertiden i Københavns frihavn synes det således berettiget at anse den ulighed i kreditmuligheder, som Københavns frihavn medfører, for at være af ringe betydning og dermed også af ringe betydning

for handelens veje og virksomhedernes valg af placering.

Toldlovsforslaget betyder ganske vist, at importører, der ikke er placeret i nærheden af Københavns frihavn, mister den mulighed for udsættelse med betalingen af told og afgifter af indførte varer, som de har efter de gældende regler ved oplæggelse af varerne på transitoplæg, frilagre og lignende. Heroverfor står imidlertid den ovenfor nævnte told- og afgiftskredit, som er foreslået for alle indførte varer. Det kan i denne forbindelse nævnes, at lageromsætningshastigheden for de hyppigst forekomne råvarer og handelsvarer (såvel udenlandske som indenlandske) er på omkring 5 gange pr. år, og der er ikke grund til at antage, at lageromsætningshastigheden specielt for importerede råvarer og handelsvarer er forskellig fra den nævnte lageromsætningshastighed.

Nedlæggelse af statens transitoplæg og tilsvarende private oplæg er et bærende element i hele toldbehandlingsreformen. Fra regeringens side har man under indtryk af erhvervslivets ønske accepteret opretholdelsen af Københavns frihavn som toldfrit sted, men oprettes der i øvrigt frihavne, frizoner, frilagre eller tilsvarende administrationskrævende ordninger — selv om det til at begynde med kun sker enkelte steder — fjerner man grundlaget for toldbehandlingsreformen.

Poul Møller.

/ H. Lund.