

Finansdepartementet

28. august 2019
Deres ref: 19/1597

HØRING – FORSLAG TIL NY LOV OM INN- OG UTFØRSEL AV VARER OG NY LOV OM TOLLAVGIFT.

Vi skjønner at det kan være et behov for to lover sett fra Finansdepartementets side. Det er to etater og mange oppgaver er overført skatt. Det gjelder fastsettelsen av avgifter.

De to etatene har svært forskjellige saksbehandlingsrutiner. Tolletaten er mer direkte til stede og lettere å ha en dialog med, mens skatteetaten er mer byråkratisk og ikke lett å få svar fra på forhold som krever rask avgjørelse.

Om behandling av brudd er skatteetaten etter vårt skjønn bedre til å forstå næringslivet.

For oss er det viktig at man fører enhetlig og en rimelig praksis sett både fra myndighetenes side og næringslivet.

Således er det viktig at det ikke blir dobbeltbehandling og særlig gjelder det bruk av reaksjonsmidler.

Det kan jo også bli kompliserende å forholde seg til to lover.

KOMMENTARER TIL TOLLAVGIFTSLOVEN.

Hvem er ansvarlig for tollavgift:

Tidligere tollov (1966 – loven) opererte med et vareeierbegrep, hvor speditøren som den person som på vene av importør deklarerer vareimporten var uten ansvar for tollavgift.

Senere tollov som la seg opp mot EU lovgivningen endret noe på dette da speditøren fikk et ansvar for uaktsom medvirkning.

Vi har vært engstelig for at ordlyden i de to nye lovene endrer på det, særlig fordi man bruker begrepet deklaratant.

Men i vareførselslovens § 1-4 c er ikke en speditør deklaratant uten at han i så fall leverer deklarasjonen i eget navn. Det er jo normalt ikke tilfelle.

Dette systemet må fortsette og vi tolker de to nye lovene som at det her ikke er noen prinsipiell endring.

I tollavgiftsloven § 2-3 er deklarant avgiftspliktig. Lovteksten henviser ikke til definisjonen i vareførselsloven, men den kan vel ikke forstås annerledes.

I så fall kommer speditøren som den som deklarerer varer i tollavgiftsansvar ut fra medansvaret etter § 2-4. Her ligger det vanlige uaktsomhetsvilkåret og da ser det for vår del ut til å bli nokså likt gammel lovgivning.

Vi skulle ønske at man da henviser til definisjonen av deklarant i vareførselsloven.

Tollfritak for vare som skal gjenutføres:

I næringsmessig godstransport er det lovlig å benytte utenlandske biler , tilhengere og containere toll og avgiftsfritt med hjemmel i dagens tollov § 6-1 (2).

Vi fant ikke igjen fritaket i utkastet til tollavgiftslov og antar at det løses i merverdiavgiftslov/forskrift.

Det er viktig at fritaket ikke faller bort.

Til § 9-4

Dette er foreldelsesreglene og i dag finner vi reglene i tollovens § 12-12 (4)

Forskjellen på dagens regel og utkastet er først og fremst at man har en ventil for saker som er mer enn tre år. I dag kan man få tilbake for mye betalt toll hvis det foreligger rimelighetsgrunner. Utkastet er så vidt vi kan se slik at det bare er en tre års regel.

Det kan være mange grunner til at det er riktig med en slik rimelighetsventil. Særlig gjelder det kompliserte tolkninger av f eks tolltariffen hvor man kan ha rådført seg med tolletaten. Det kan også være at det er gitt bindende uttalelser fra toll som senere viser seg å være gale.

Vi foreslår derfor at det lages en ventil i saker som ellers vil virke urimelig slik det faktisk også er i dag.

KOMMENTARER TIL VAREFØRSELSLOVEN.

Til § 1-6

Her går det frem at tollmyndighetene kan tillate at tjenester utføres utenom ekspedisjonstiden.

Denne regelen inneholder ikke en plikt til å utføre slike tjenester. En slik plikt foreligger får åpningstider på grenseovergangsstedene dersom trafikkmengden tilsier dette.

De senere år har tolletaten begrunnet avslag om tolltjenester med budsjettmessige forhold, noe som vi godt kan skjønne.

Men den norske samfunn har i dag stadig et sterkere behov for å få tjenester utenfor ekspedisjonstiden, slik at dette ikke bør være opp til tolletaten å bestemme og særlig når man kan ta betalt.

Det bør derfor for tjenester være en plikt til å utføre disse dersom behovet tilsier dette.

Til § 2-1 (2)

Bør man ikke også ta forbehold om andre områder enn de angitte hvor myndighetene kan inngå avtaler, f eks Storbritannia

§ 2-3 Melde og opplysningsplikt.

I likhet med dagens lov opprettholdes plikten for føreren av transportmiddel å gi opplysninger om lasten.

I praksis pålegger man her en sjåfør en umulig plikt. Det er slik at når man laster vogntog i utlandet får sjåføren verken lov til å være til stede under lastingen og langt mindre sjekke hva som lastes. Ofte begrunnes slike pålegg med HMS, og det er nokså fast praksis i Europa.

Sjåføren får derved en ferdig opplastet bil sammen med papirer som han jo må stole på. Han har ingen sjanse til å vite om lasten stemmer med papirene.

Vi synes det da er gammeldags å påføre sjåføren en slik plikt. Domstolpraksis ender ofte med bot mot en sjåfør.

Reaksjoner mot avvik mellom papirer og last bør derfor skje mot de som utsteder dokumentene.

Dette forhindrer selvfølgelig ikke at sjåfører kan tas for varer de selv legger inn i lasten sånn som narkotika, tobakk og alkohol. Men i slike tilfeller vil det være lett å skjønne hva som er lastet lovlig på en terminal og hva som er varer en sjåfør ønsker å smugle.

Det er også et faktum i denne sammenheng at i forbindelse med opplasting hvor det er en kontoransatt som skriver papirene og terminalarbeideren som laster, vil det ofte skje at man på en bil ikke får med seg alle varene. Da vil den bilen ha såkalt undertallig gods. På neste bil laster man opp denne mankoen og da blir det overtallig gods. Speditøren som mottar disse bilene vil ordne dette ved å få avvikende inn i en merknadsjournal.

Til § 3-3 (2)

Her går det frem dersom varer ikke legges frem senest 30 dager etter levering av deklarasjon, anses deklarasjonen som ikke levert.

Nå er det slik at det sjeldent fremlegges varer. Det kan vel heller ikke være meningen at varer skal vises frem for tolletaten. I dag skjer bare de gangene tolletaten krever det. Noe annet virker absurd så vi har vanskelig for å skjønne at det er meningen. Verken tolletaten eller næringslivet vil kunne gjøre det i praksis uten at alt stopper opp. Bestemmelsen lyder som en objektiv bestemmelse, noe som virker underlig. Den bør derfor endres.

Til § 3-4 (2)

Varer kan vel frigjøres også ved innvilgelse av kreditt.

Til § 4-2 (3)

Det virker urimelig å pålegge en fører slik forpliktelse.
Føreren har et transportoppdrag og kjenner nødvendigvis ikke til plikten om tollprosedyrer.

I prosedyren for transittering har føreren ingen slik plikt og det samme bør gjelde for forpassing.

Til § 4-4 Prosedyren tollager

Man endrer på reglene om hvordan varer kan legges på tollager.

Det innføres en deklarasjonsplikt med hjemmel i 3-2.
Den anfører bare at deklarasjonen skal tilpasses den enkelte prosedyre.

Tolletatens mål er at varer skal fortolles med en deklarasjon som innlevers før varene kommer til grensen og så skal de bli frigitt på grensen.
Hvis man ikke har opplysninger om fakta som kreves for en fortolling, må varene innlegges på et fysisk lager.

Hvis ikke fortolling blir tilnærmet 100%, vil vi ikke ha lagerkapasitet til å motta alle varer som skal lagres.

Det blir derved kritisk hva som vil kres av opplysninger i en slik prosedyre. Det må bli langt mindre enn ved en fortolling.

I forbindelse med innførsel er det svært mange forhold som må avklares og det er slik at varer kommer til Norge som passasjerer på en buss. Det er mange forskjellige sendinger til mange mottakere og det kan være flere speditører som skal fortolle. Således må man utarbeide en fornuftig forskrift for å få det hele til å gå opp. Det blir viktig at man ikke endrer regelverket før næringslivet er i stand til å praktisere det.

Til kap 8 Kontroll.

Man foreslår et mer generelt vilkår for kontroll. At varer eller personer er på vei inn eller ut av landet.

Frem til i dag har vi ikke hørt om problemer med hjemmel for kontroll. Det er jo alltid slik at tolletaten ikke trenger mistankegrunnlag, men kan plukke ut kontrollobjekter etter eget ønske.

Normalt skjer kontroller enten i forbindelse med grensepassering eller på lagerområder for ufortollet gods. Det hender at man forfølger biler og stopper dem lenger inne i landet.

NHO LT er for kontroll for å få til lovlig inn og utførsel av varer.

Slik hjemmelen nå foreslås, kan det godt være at tolletaten går på "fisketur". Altså at man ikke vet om kjøretøy er på vei fra grensen, men man stopper likevel kjøretøyet for å kontrollere.

Det ønsker vi at det ikke skal være hjemmel for slik at her bør det presiseres at man ikke kan stanse kjøretøy uten at man har god grunn til å tro at de er på vei til eller fra grensen.

Til kap 11 Tilbakeholdelse.

Bestemmelsene inneholder regler om tilbakehold og beslag av varer.

I dag er praksis at dersom det oppdages avvik i opplysninger om last ved grensepassering, blir varene tilbakeholdt og anmeldelse innlevert.

I påvente av inndragning eller dersom påtalemyndighet ikke reagerer med inndragning og tolletaten klager, vil det ofte være et stort behov for å få varene fristilt. Varene tilhører jo normalt et firma som innfører varene og er helt uskyldig i forhold til transportøren og dens opplysninger på manifest osv.

I slike tilfeller kan tolletaten frigi varene, men mot betaling av et depositum på 100% av vareverdien som skal sikre en eventuell inndragning.

Selv om tolletaten vet at full inndragning ikke er aktuelt, hevdes det at det ikke er hjemmel for å frigi mot et mindre beløp. Det hevdes at de skulle ønske å ha en slik hjemmel.

Det bør derfor i dette kapitlet tas inn en regel om at tolletaten kan frigi varene mot en skjønnsmessig vurdering av inndragningsbeløpets størrelse.

Til § 12-2 Overtredelsesgebyr.

Dette rettsmidlet har bare vært i kraft et par år.

I forarbeidene ble det gitt melding om at tolletaten burde utvise forsiktighet.

Bransjen har gitt tolletaten beskjed om at praksis er alt for streng.

I vedtakene skrives det at overtredelsesgebyr kan benyttes på et rent objektivt grunnlag, noe som også fremkommer av lovforslaget.

Mot privatpersoner skal det derimot foreligge skyld.

Vi mener at mot andre enn deklaranter, bør det foreligge et skyldkrav. Det vil ikke innebære noen svekkelse av oppfyllelsesinteressen da en representant for en deklarasent jo ikke har noen sjanse til gi korrekte opplysninger ettersom man får opplysningene fra deklarasenten. Derimot ved uaktsomhet vil det være helt i orden med et overtredelsesgebyr.

Med vennlig hilsen

Tom Rune Nilsen

Advokat

Direkte +47 23 08 87 82 / Mobil +47 91 64 40 06

Tom.rune.nilsen@nholt.no