

Finansdepartementet  
[postmottak@fin.dep.no](mailto:postmottak@fin.dep.no)

Vår dato: 19.09.2019  
Deres dato: 06.05.2019  
Vår referanse: 7.07.08/DKØ  
Deres referanse: 19/1597

## HØRINGSSVAR – UTKAST TIL NY LOV OM INN- OG UTFØRSEL AV VARER OG LOV OM TOLLAVGIFT

### To lover - virkninger av endringsforslagene

NHO Mat og Drikke ser at det kan være naturlig med to lover, i det man deler oppgavene mellom to etater. Det synes heller ikke som om oppdelingen kompliserer unødige, selv om vi er usikre på om dette representerer en administrativ gevinst for bedriftene.

NHO Mat og Drikke er generelt usikker på hvilke virkninger de ulike forslagene vil få. Til tross for det omfattende høringsnotatet, savner vi en nærmere beskrivelse av hvordan man tenker at ting skal fungere i praksis, og dernest en vurdering av den administrative belastningen som følger av endringene.

Det er vesentlig at endringer fører til forenklinger, og ikke motsatt.

Det er viktig at ordninger og endringer som iverksettes for å hindre kriminell virksomhet nøye vurderes opp mot de ekstrakostnader næringslivet påføres ved implementeringen. Dette forholdsmessighetskravet må også føre til at man alltid må vurdere om målet kan oppnås ved mindre inngripen, slik at næringslivet ikke påføres ekstra kostnader og administrative byrder.

Oppdelingen av lovene, og overføring av oppgaver til skatteetaten må ikke føre til at bedriftenes dialog med myndighetene blir vanskeligere, og at dette fører til dobbeltbehandling.

Vi ønsker oss generelt bedre tilgjengelighet til skatteetaten og et bedret system for dialog og veiledning når bedriftene har spørsmål de trenger å drøfte.

I tillegg til behovet for å få klargjort når det er Tollvesenet eller Skatteetaten som skal avgjøre et spørsmål, er det for mat- og drikkeindustrien også nødvendig at det er klare regler for når det er Landbruks- og matdepartementet eller Landbruksdirektoratet man skal henvende seg til.

NHO Mat og Drikke kommenterer i det følgende bestemmelser der vi ønsker oss endringer i forslaget, eller der vi ønsker å peke på problemstillinger vi er usikre på om burde vært løst på en annen måte, og der vi ber om at dette vurderes.

## Kommentarer til vareførselsloven

### Kapittel 1 Innledende bestemmelser

#### § 1-6

Samfunnet har stadig større behov for tjenester utenfor "vanlig" ekspedisjonstid. Det bør vurderes om tollvesenet bør ha plikt til å utføre de nødvendige tjenester på grenseovergangene dersom behovet tilsier dette. Det bør dessuten finnes andre mekanismer enn at det er opp til tolletaten selv å avgjøre når åpning måtte være nødvendig, særlig når det kan tas ekstra betalt for åpning av tollstasjon.

### Kapittel 2 Plikter ved ankomst til tollområdet

#### § 2-1 (2) samt § 5-1 (2)

Her bør også medtas Storbritannia. Følgende bør også vurderes inntatt: "land og områder der Norge inngår handelsavtaler som hjemler fri vareførsel"

#### § 2-3

Fører av transportmiddel har alltid hatt melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet, men dette har stått i tollforskriften.

I § 2-3 inntas en plikt for føreren til å gi opplysninger om transportmiddelet og varer som bringes med.

NHO Mat og Drikke mener at det er viktig at transportør ansvarliggjøres, og at diskrepans mellom papirer og gods vil kunne medføre reaksjon mot transportør.

Vi er imidlertid tvilende til verdien av å ansvarliggjøre sjåføren, med mindre sjåføren selv har lagt varer inn i lasten som det er ulovlig å medbringe.

Vi viser i denne sammenheng til redegjørelsen i uttalelsen fra NHO Logistikk og Transport om hvilken rolle og kontroll- eller rettere sagt manglende sådan, sjåføren har ved lasting av bilen, samt speditørens rolle.

### Kapittel 3 Tollbehandling

#### § 3-2 Jfr. § 4-4.

Det foreslås innført deklareringsplikt også ved innførsel av varer som skal legges på tollager.

Det fremgår ikke av høringsnotatet hva dette vil bety i praksis.

I dag medfører direktekjøringsordningen at bedriftene sparer tid, den sikrer at lettbedervelige varer kommer raskt frem, den er ubyråkratisk, samtidig som tollvesenet gjennom prosedyrene har en god kontroll med vareflyten.

Ordningen innebærer at bedriftene har en 10 dagers frist til å fortolle varen når transporten har krysset grensen til Norge, ved innleggelse på tollager A8. Dersom dette

fjernes, forstår vi det slik at bedriftene må ha all dokumentasjon på alle transporter klar før transporten ankommer grensen. Dette er nær sagt umulig å følge opp med den store vareflyten flere av våre medlemsbedrifter har. I tillegg kan bedriften risikere at varene som er lastet på stykkgodsbiler blir forsinket fordi andre importører med varer på samme bil ikke har papirene i orden. Dette vil også kreve at næringslivet må ha flere ressurser til å håndtere ordningen.

Dersom man her forutsetter at direktekjøringsordningen skal fjernes, støtter vi ikke forslaget.

Dersom det imidlertid finnes en god elektronisk løsning for en forenklet deklareringsplikt av varer som skal inn på tollager, og at varene så fortsatt, som i dag, kan kjøres direkte til tollageret, kan vi støtte deklareringsplikten. Enhver annen løsning vil være økonomisk og administrativt tyngende, og vi frykter at en rekke varer vil få forsinket fremføring, med fare for ødeleggelse av varer der høy grad av ferskhet er et krav.

Tollagerholder har i dag ansvar for å dokumentere hva som kommer inn til, ligger på, og går ut av tollageret. Tollvesenet har til enhver tid muligheter til å kontrollere lageret og dokumentasjonen. I tillegg foreslås jo også en hjemmel til å forskriftsfeste at transportselskapene skal ha en løpende opplysningsplikt.

Spørsmålet er om den merkontroll som følger av en deklareringsplikt står i forhold til de skadevirkninger for næringslivet som uvegerlig vil følge, med mindre løsningen gjennomtenkes nøye og ikke innebærer fjerning av direktekjøringsordningen.

### § 3-3 (2)

Det fremstår som uklart hva man mener med at en deklarasjon anses som ikke levert dersom varene ikke er fremlagt for tollmyndighetene senest 30 dager etter at deklarasjonen er levert. Fremleggelse av varer sies å skulle tilsvare UCCs "presentation of goods to customs". Vi forutsetter at man dermed ikke mener en fysisk fremvisning av varene for tollmyndighetene som forutsetning for at deklarasjonen skal være godkjent.

Bestemmelsen kan imidlertid forstås annerledes, og bør derfor endres. Det er ikke tilstrekkelig at det vises til en forskrift som kanskje skal komme.

## Kapittel 4 Tollprosedyrer

### § 4-1

Begrepet "Overgang til fri disponering" synes som en fornuftig erstatning av ordet "Fortolling".

### § 4-3

Transittering som prosedyre videreføres. Vi ønsker at systemet gjøres enklere for bedriftene, og vi imøteser en ordning med ekspressfortolling. Systemet NCTS er sårbart der det er nødvendig med manuell innsats. Det oppleves at bedriften risikerer administrativ forføyning når de fortoller en vare der tollvesenet på grensen ikke har fulgt opp prosedyren før transporten går videre.

#### § 4-4

Det vises til vår kommentar til § 3-2 ovenfor.

Vi er også ved f.eks. tollager D, bekymret for virkningen av deklareringsplikt. Varer som skal bearbeides i Norge og deretter sendes ut igjen, kan være lettbederlige, og har uansett et ferskhetskrav som fordrer at ikke bilen blir stående på grensen og varen dermed taper verdi.

#### § 4.7

Forskrift om Innenlands bearbeiding av landbruksvarer er sendt på høring, og vi vil uttale oss om den. I (3) angis det ikke hvilket departement som kan gi forskrift.

Generelt kan det sies om denne ordningen og ordningen utenlands bearbeiding, jfr, forslaget til tollavgiftslov § 3.4, at de har vært unødige kompliserte. Det er viktig at lovene hjemler forenklinger i forskrift.

### Kapittel 11 Tilbakehold

#### § 11-5 (2)

Når vare som er utsatt for bedervelse tilbakeholdes, kan den tillates frigitt mot deponering av et beløp tilsvarende varens verdi.

I mange tilfeller er det klart at det ikke vil bli noen full inndragning. I slike tilfeller bør det heller ikke kreves en deponering lik varens verdi.

Det foreslås at bestemmelsen endres slik at det kan deponeres et mindre beløp.

### Kapittel 12 Administrative reaksjoner og straff.

#### § 12-2

Praktiseringen av overtredelsesgebyr oppleves som for streng, til tross for at det i forarbeidene var varslet at man skulle utvise forsiktighet.

Det fremstår ikke klart av bestemmelsen når det kreves skyld, og når gebyr blir ilagt på objektivt grunnlag. Dette er en svakhet. Det bør også vurderes om det er naturlig å operere med objektivt ansvar overfor dem som er avhengig av at andre gir korrekte opplysninger.

Brudd på pliktene ved ankomst til tollområdet, skyldes ikke sjelden at transportør har passert grensen uten å stoppe, eller at en eller flere av tolldeklarasjonene som følger bilen ikke er stemplet eller registrert.

Når vareeier i slike tilfeller i ettertid rapporterer bruddet, bør overtredelsesgebyr ikke pålegges vareeier. Eventuelt overtredelsesgebyr bør da, som i Sverige, ilegges speditør/transportør. Svært ofte er varene kjøpt DDP (godset skal leveres fortollet). Da er avsender ansvarlig for å gi riktige opplysninger for beregning av toll (deklarerer av rett tollsats og mengde) Vi ber om at dette klargjøres i reglene.

NHO Mat og Drikke mener at tolletatens veileder om overtredelsesgebyr bør gjennomgås og endres. Vi viser i den forbindelse til høringsuttalelsen fra Næringslivets avgiftsforum, og støtter deres påpekning av det urimelige resultat som dobling av gebyrene kan gi.

## Kommentarer til tollavgiftsloven

### Kapittel 2 Plikt til å svare tollavgift

#### §§ 2-3 og 2-4

Begrepet "tollskyldner" har vært ganske vidt. Ved å erstatte det med begrepene, "tollavgiftspliktig" og "medansvarlig for tollavgift" blir innholdet mer presist.

Bestemmelsen om medansvar bør imidlertid vurderes opp mot bestemmelsene og praktiseringen av tilleggsavgift og overtredelsesgebyr, jfr. våre kommentarer ovenfor.

Vi leser bestemmelsene som er foreslått, slik at vareeier (erhverver) vil være tollavgiftspliktig som varemottager, selv om det er avsender som er ansvarlig for å gi riktige opplysninger for beregning av toll (deklarerer av rett tollsats og mengde).

Vi forutsetter at dette likevel betyr at ileggelse av tilleggsavgift eller overtredelsesgebyr, jfr. §§ 12-2 og 12-3 ikke vil bli lagt på erverver når varen er kjøpt DDP (godset leveres fortollet), og noe deklarerer feil.

I motsatt fall bør utkastet endres på dette punktet.

### Kapittel 3 Satser og beregningsgrunnlag for tollavgift

#### § 3-4

Utenlands bearbeiding benyttes noe av produsenter av mat og drikke. Det er derfor vesentlig at de kommende endringene av forskrift om utenlands bearbeiding forenkler prosedyrene.

Når en råvare sendes ut til et annet land for bearbeiding og tilsetning av andre råvarer, gjøres dette gjerne av tre ulike årsaker, som kan være til stede hver for seg eller helt eller delvis samtidig:

- Å bygge en produksjonslinje bare for Norge er for dyrt
- Det er ønskelig å teste mottakelsen av et nytt produkt i det norske markedet før man bygger produksjonslinje i Norge
- De tilsatte råvarer mangler i Norge eller finnes ikke i riktig kvalitet.

Noen ganger kan det også, selv med RÅK-toll på produktet, være økonomisk gunstig å tilsette råvarer kjøpt i utlandet (EU).

Ved produksjon på linjer i utlandet, produseres gjerne samme produktet for et større marked. Det er da ikke mulig å vite akkurat hvilke av ferdigvarene som kommer ut av produksjonlinjen som inneholder den utførte varen. Det er derfor helt nødvendig å dokumentere tilstedeværelsen av det utførte produkt ved godkjente resepter og svinnprosent.

I § 3-4 (2) b, står det at [vilkåret er at] "gjeninnførselen foretas av den samme fysiske eller juridiske person som utførte varen.

Vi har lenge påpekt at dette skaper administrative problemer. Det er ikke upraktisk at håndtering av søknader, utførsel etc. skjer ved et hovedkontor, mens det er et datterselskap i konsernet som styrer produksjonen hos samarbeidspartner i utlandet, og står for den praktiske gjennomføring av gjeninnføringen. Vi kan ikke forstå at kontrollen med vareflyten blir noe dårligere om man knytter dette til konsernet.

Vi ber derfor om at bestemmelsen vurderes endret.

### § 3-5

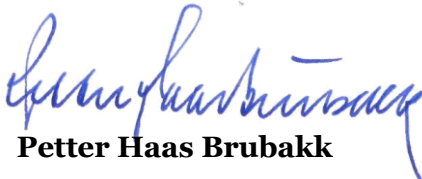
Tollovens § 7-5 hadde en opprømsing av når beregningsgrunnlaget kunne settes ned på bakgrunn av at varen er blitt forringet mens den er under tollmessig forsendelse eller oppbevaring.

Noen ganger oppdages det at varer som er fortollet (frigjort til fri disponering) er sterkt forringet når de ankommer bedriften, og ikke kan benyttes som råvare slik de var ment.

NHO Mat og Drikke ber om at det vurderes om slike tilfeller, der vare åpenbart er forringet før eller under transporten, men ikke oppdaget før ankomst, kan gi grunnlag for nedsettelse av beregningsgrunnlaget.

Med vennlig hilsen

**NHO Mat og Drikke**

  
**Petter Haas Brubakk**

  
**Terje Sletnes**