



LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS  
LANDSFORENING

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep.,  
0030 Oslo

<b>FINANSDEPARTEMENTET</b>	
22 MAI 2006	
Saksnr.	04 / 122 - 42
Arkivnr.	

Deres ref.: 04/122 SA TFL/rla

Oslo, 19. mai 2006

## HØRINGSSVAR TIL UTKAST TIL LOV OM TOLL OG VAREFØRSEL.

Det vises til departementets brev av 17. januar 2006 og til samtaler med Heggenes som har gitt LTL fristforlengelse med sitt svar.

Det er en svært omfattende høring, og for LTL er denne høring særdeles viktig da det faktisk er våre medlemsbedrifter som i det aller vesentligste er de som berøres av høringen.

Vi organiserer ca 400 speditør- og logistikkbedrifter. Våre medlemsbedrifter er de som på vegne av importører og eksportører faglig sett utfører de nødvendige tolldokumenter over TVINN. Sannsynligvis forestår vi mer enn 90% av samtlige deklarasjoner.

I tillegg er det vi som har transitteringsansvar og tollagerholderansvar. Det er også i mange tilfeller våre medlemsbedrifter som faktisk bringer varene til og fra tollområdet.

Førsteintrykket av utkastet er at det er av særdeles høy kvalitet. Det virker gjennomtenkt og bygger på analyser vi i det aller vesentligste kan støtte oss til.

## FLERE LOVER SOM STYRER VARESTRØMMEN.

Vi har erfaring for at våre medlemsbedrifter av og til får problemer med innførsel av enkelte varetyper da disse har spesiallovgivning som kolliderer med tolllovgivning. Det har særlig vært matvarer hvor Mattilsynet har gitt regler, og alkoholvarer.

Om Mattilsynet kan sies at verken tollvesenet eller vi var med å tilrettelegge dets regelverk og derfor ble meldesystemer vanskelig. Tollvesenet har selv vært med på å rydde opp, og det er viktig at myndighetene lar tolloven styre hvordan lagring og meldesystemer skal være.

For alkoholholdige varer har vi opplevd at varer som ligger på tollager verken har anledning til å være der eller at det faktisk går an på lovlig vis å gjenutføre varene. Det er for vår bransje vanskelig å håndtere lovlig gods hvis reglene på denne måten kolliderer. Derfor vil vi mene at det er en viktig sak for næringslivet at slik spesiallovgivning ikke avviker fra tolllovgivningen.

## DELEGERT LOVGIVNING/FORSKRIFTER.

LTL støtter det prinsipielle syn som høringsutkastet uttrykker. Man bør være forsiktig med delegert lovgivning, og vi har merket oss konsekvensen at når Toll- og avgiftsdirektoratet selv utarbeider forskrifter, blir ofte en etterfølgende praktisering og tolkning subjektiv. Vi vil

TILSLUTTET  
**NHO**

Postboks 5489 Majorstuen  
0305 Oslo  
Besøksadresse: Essendropsgt. 3

Telefon 23 08 87 80  
Telefaks 23 08 87 81  
E-post firmapost@ltn.no

Internett [www.ltn.no](http://www.ltn.no)  
Org.nr. 983 054 331

ikke overdrive det slik at det er et stort problem, men det er etter vårt skjønn prinsipielt uheldig.

## **VAREEIERBEGREPET/TOLLSKYLD**

I utkastet foreslås det at man går bort fra vareierbegrepet og heller gir en kasuistisk oppramsning av den som er tollskyldig og lar dem som etter oppramsningen kan være ansvarlige, få et solidarisk ansvar.

Det er tydeligvis ikke meningen å utvide ansvarsområdet, men man har varslet om at høringsvarene er særlig viktig her.

I så måte er det for oss særlig ordlyden i utkastets § 2-3 (1) som kan by på problemer og som vi mener har fått en uheldig ordlyd.

Etter forarbeidene til gjeldende tollov går det klart frem at en speditør som opptrer som fullmektig, ikke skal anses å være vareier. Det må noe mer til før man kan si at en speditør kan sies å ha råderett over en vare. Etter tl. § 37 er det også klart at speditøren ikke har noe ansvar så lenge han har gitt fra seg varen.

Speditøren er den som i de aller fleste tilfellene faktisk deklarerer varene ved innførsel. Men han gjør det på vegne av en importør på samme måte som en advokat eller revisor lager en selvangivelse for sin klient. Speditøren er også den som sender tolldeklarasjonene inn til tollvesenet uten at importøren som sådan undertegner.

Mange vil derfor si at det er speditøren som er deklarant og at han derfor blir tollskyldig etter første setning i bestemmelsen.

Men det kan ikke være meningen da utkastet altså klart sier at man ikke vil utvide kretsen av ansvarlige. Utkastets ordlyd kan altså dessverre tolkes som en vesentlig utvidelse.

Det bør derfor i bestemmelsen gjøres helt klart at så lenge speditøren som representant deklarerer og han gjør det i navnet til importøren, har speditøren ingen tollskyld. I dette tilfelle er speditøren en direkte representant, og som i EU bør han ikke ha noe ansvar. Derimot hvis han ikke tilkjennegir at han opptrer for en annens regning, skjønner vi at han må anses som tollskyldig.

Det foreslås derfor at man lager en bestemmelse eksplisitt om dette. Vi blir gjerne med på rådslagning om en slik bestemmelses ordlyd.

Utkastets § 2-3 (1) innfører også et nytt prinsipp som vel ikke kan sies å være i tråd med dagens rett, nemlig at de som gir opplysninger til tollmyndighetene, f. eks en speditør, også hefter dersom man har rimelig grunn til å mene at vedkommende var kjent med feilen.

Ved første øyekast virker regelen rimelig. Ut fra vanlig culpa-grunnlag skulle vel det også kunne gi et tilsvarende resultat. Men regelen er ny og vil helt sikkert avstedkomme mange prosesser. En speditør får nemlig kjennskap til mange forhold uten at saksbehandleren hos speditøren oppfatter at det kan bety feilaktige fortollinger. Det vil nok dermed bli mange tollvedtak som med en slik regel vil virke urimelige og hvor det beste hadde vært å illegge importøren ansvaret og så får denne regresse et eventuelt krav mot speditøren.

## **TILLEGGSTOLL, UTKASTETS § 16-10.**

Ettersom utkastet i henhold til ovenstående faktisk utvider det materielle innhold for ansvaret, vil vi benytte anledningen til å peke på en regel som kom inn i 1994. § 16-10 er en videreføring av dagens regel, men den bygger etter vårt skjønn på en misforståelse.

Før 1994 var regelen slik at vareeieren, importøren, kunne bli ilagt straffetillegg dersom han eller hans fullmektige, speditøren, opptrådte uaktsomt. Det var ikke slik at fullmektigen selv kunne bli ilagt straffetillegg. Altså på samme måte som en advokat skriver en selvangivelse for en klient. Det er klientens selvangivelse og klienten hefter for advokatens arbeide.

I 1994 foretok man en realitetsendring uten at man faktisk var klar over hva man gjorde. Da innførte man en regel som ga hjemmel for å ilegge speditøren tillegg, vel å merke uten at speditøren nødvendigvis fikk ansvaret for den ordinære toll/merverdiavgiften.

Det er i seg selv underlig å kunne få et tillegg på f. eks 30% uten å hefte for det man skal betale 30% av. Men langt verre er det at for myndighetene må det være helt håpløst å finne grunnlag for at speditøren selv har vært opphav til feilen. Speditøren må bygge på de opplysninger han får fra importøren, og da blir det helt urimelig å ilegge ham tillegget.

Ettersom regelen etter vårt skjønn må være en tabbe, bes det om at den gjøres om.

## **UTKASTETS § 4-1 PLIKT TIL TOLLBEHANDLING.**

I utkastet er det angitt hva som alternativt må skje med en vare ved innførselen.

I dag vil de aller fleste varer bli kjørt direkte til importøren som skal ha varene i bero på sitt lager inntil de har blitt fortollet. Fristen er 10 dager og varene er i denne periode å anse som å være på tollagerholderens lager selv om de altså fysisk ikke befinner seg på et slikt sted.

Dette har vært den eneste praktiske måten å avvikle en stadig økende import i Norge.

Ettersom utkastet så tydelig sier at varene må legges på lager, er det ikke i samsvar med dagens praksis.

LTL antar at utkastet ikke vil endre dagens praksis. Vi antar at man fortsatt kan bygge på en juridisk fiksjon som likestiller dette med at varene legges inn på lager.

Men det er uheldig språkbruk, og utkastet bør heller direkte gi uttrykk for at slike løsninger er lovlige.

## **NÅVÆRENDE TOLLOVS § 9.**

Det er i denne bransjen helt vanlig at speditøren legger ut toll og avgifter. Det er en praktisk løsning for at varene som ellers ikke kan frigjøres, kan bli stilt til fri rådighet for importøren.

Det er nok ikke på noen måte vanlig i annen avgifts- eller skattesammenheng at andre forskutterer for den avgiftspliktige dennes plikt til å betale til staten.

Etter tollovens § 9 vil speditøren på den annen side få samme rett til utpanting som tollvesenet selv har for sitt krav på utlegg.

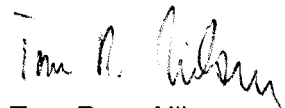
På den måten slipper speditøren å gå veien om dom for å få tvangsgrunnlag.

Vi kan ikke se at denne regelen er videreført, og vi kan heller ikke se at denne regelen er inntatt i den nye skattebetalingsloven.

Det er viktig at regelen hjemles i skattebetalingsloven, da man ellers må begynne å holde varer tilbake, noe som vil bety store problemer i hvert fall for speditørbransjen, men også for myndighetene.

Regelen er også rimelig og har hittil aldri bydd på problemer.

Med vennlig hilsen  
LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING



Tom Rune Nilsen