

Finansdepartementet
v/ Skattelovavdelingen

Vår dato: 11.08.2022
Deres dato: 17.06.2022
Vår referanse:
Deres referanse: 19/1597

Høringsuttalelse NHO logistikk & transport

Vi viser til høringsbrev av 17. juni 2022 angående regulering av tollrepresentant i vareførselsloven og tollavgiftsloven.

NHO logistikk og transport er veldig positive til en modernisering og klarlegging av reglene rundt tollrepresentanter og fullmakt. Vi tror også at et forsøk på å samkjøre terminologien med EUs regelverk er heldig. Vi har imidlertid noen bemerkninger tilknyttet de endringene som er forslått i høringen.

1. Tollrepresentant

Ut ifra høringsnotatet kommer det ikke for oss tydelig frem om dette er ment å være en begrepsmessig endring, eller om departementet anser dette som en materiell endring i rettstilstanden. Vi savner en tydeligere gjennomgang av de valgene som har blitt gjort, og motivasjonen som ligger bak endringene.

Som ved de nye forskriftene, og for øvrig også de to nye lovene, savner vi at departementet i større grad tar steget vekk fra den historiske strukturen og begrepsbruken, og heller legger opp til et regelverk som i større grad reflekterer dagens virkelighet. De aller fleste vareeiere vil eksempelvis ikke selv delta i fortollingsprosessen, men delegerer arbeidet i sin helhet til et spedisjonsfirma. Dagens system for vareførsel involverer en rekke aktører, med en myriade av underleverandører spredt utover en rekke land. En norsk kjøper av en vare fra utlandet vil ofte ikke være i kontakt med dette systemet overhode, utover å eventuelt signere for mottak. Mottaker har dessuten som utgangspunktet liten kontroll på hva som deklarerer på deres org.nr.

I stor grad vil heller ikke vareeier være kjent med reglene for vareførsel, og forholder seg typisk kun til deklarasjonsoversikten og avgiftsoppgjøret. TVINN er noe mange ikke er kjent med, og som færre har tilgang til. Det vil også i de fleste tilfeller være den utenlandske avsenderen som tar ansvaret for valg av transport og spedisjonsfirma mm.

NHO LT savner et perspektiv og en ordbruk innen lovarbeid på tollområde som i større grad hensyntar den ovennevnte virkeligheten. I de aller fleste tilfeller deklarerer varer via en tollrepresentant, og etter vårt syn bør lovens struktur og ordlyd ha det som utgangspunkt.

2. Nærmere om indirekte tollrepresentant og merverdiavgift

Det fremkommer ikke tydelig for oss om reglene for indirekte tollrepresentant er ment å endre rettstilstanden, eller om dette kun utgjør en formalisering av dagens system. Vi savner en

tydeligere drøftelse av begrepet, og hvilken rolle departementet ser for seg at en indirekte tollrepresentant skal fylle. Vi er kjent med at begrepet brukes i EU, men er usikre på i hvilken grad det er overførbart til Norge.

Vi lurte også på hvordan reglene om indirekte tollrepresentant vil få innvirkning på fradragsføring av innførselsmerverdiavgift. Hvem som kan fradragsføre inngående merverdiavgift er strengt regulert, og det virker noe uklart på oss hvorvidt det nye regelverket tar hensyn til dette.

3. Fullmakt

I tilfeller hvor speditør har avtaleforhold med mottaker, vil endringen i fullmaktsreglene skape lite utfordring så vidt vi kan se.

I mange tilfeller foreligger det imidlertid ikke noe form for kontraktsforhold mellom mottaker og speditør, eksempelvis forsendelser avtalt under DDP og DAP. Det vil ofte være avsender som organiserer frakt og inngår avtale med fraktselskapet / speditør. I slike tilfeller vil det ikke som utgangspunkt foreligge noen form for fullmakt fra mottakers side. Speditør har ofte ikke mottatt noe form for kontaktinfo til mottaker, utover leveringsadresse. Mottaker har lenge manglet en form for kontroll med adgangen til å registrere varer på deres org.nr., og det er veldig positivt at departementet tar steg for å imøtekomme denne problemstillingen. Vi tror imidlertid ikke at løsningen er å ilegge speditørbransjen enda flere dokumentasjonsplikter. Et alternativ vil f.eks kunne være å gi mottaker tilgang til en enklere og tydeligere prosess for å begrense deklareringsadgangen til et gitt antall spesifikke aktører.

Slik vi forstår forslaget vil speditør nå måtte innhente fullmakt fra mottaker manuelt for den enkelte leveranse, jf §8-9 (4), noe som vil skape en betydelig økning i tid og- ressursbruk. Dette er ikke praksis i dag, og vil kreve en vesentlig endring av innførselsprosessene for bransjen.

Dette er særlig uheldig ettersom de pågående endringene tilknyttet regelverket på området ellers, og spesielt med tanke på utviklingen av direktekjøringsordningen, påkrever store og ressurskrevende endringer i speditørbransjen. En ny endring i et slikt omfang som her vil, etter vårt syn, være urimelig å pålegge en allerede tungt presset bransje på nåværende tidspunkt.

Vennlig hilsen
NHO Logistikk og Transport

Martin Berntzen Often
Jurist