

Oslo, 18.03.2025

Deres ref: 24/40283

24-40283: HØRING – FORSLAG OM ENDRING I VAREFØRSELSFORSKRIFTEN

1. INNLEDNING

Vi viser til Tolletatens høringsnotat av 4. februar 2025, med svarfrist 18 mars s.å.

Bull veileder en rekke klienter i møte med tollprosesser, og overgangen til Digitoll. Av den grunn har vi valgt å kommentere høringen.

2. GENERELT

På et overordnet plan må vi poengtere at det er uheldig at grunnleggende spørsmål enda ikke er avklart, flere år inn i reformprosessen. I presentasjonen av høring fem, som etaten la frem i 2024, var et av punktene som høringen skulle avklare, ansvarsfordelingen mellom partene, med et særlig fokus på tollrepresentantens ansvar for melde og opplysningsplikten til utenlandske transportører.

I NHO Logistikk og Transports svar til høring 4, skrev jeg følgende på side 5:

«Tolletaten poengterer selv, på høringsnotatets side 11, at det bør vurderes en lovendring for ansvarsforholdene. Etter vårt syn er det altfor sent å begynne en slik vurdering nå. Dette skulle ha blitt avklart, og endret, lenge før innføringen av Digitoll. Å ikke ha dette arbeidet ferdigstilt i god tid før overgangsdatoen, er svært uheldig, og vitner om at grunnarbeidet for reformen på langt nær er ferdigstilt.»

Logistikk- og transportbransjen har lenge vært tydelige på at de trenger 18-24 måneder på å iverksette Digitoll, fra det punktet høringsarbeidet er ferdigstilt, og pr i dag er det langt fra ferdigstilt.

For høringen har vi valgt å fokusere på tre hovedpunkter, som virker av særlig betydning for næringslivet.



3. ANSVARFORDELING

Det er helt avgjørende at etaten avklarer hvorvidt tollrepresentanten påtar seg et subjektivt ansvar, eller det objektive sjåføransvaret Tolletaten tviholder på. At dette ikke er gjort i høring fem, er uheldig, og åpner døren for enda nye utsettelse.

En norsk aktør, som ikke har kontroll over innholdet av for eksempel et kjøretøy eller kvaliteten på tilhørende dokumentasjon, bør generelt ikke ta på seg risikoen knyttet til et slikt ansvarsforhold. Risikoen er for stor og ligger langt utenfor aktørens kontroll. Kostnadene kan bli betydelige, og marginene i transport- og logistikknæringen er som kjent små. Et objektivt ansvar vil i realiteten være umulig å overholde.

I den sammenheng må vi også poengtere, som næringslivet har vært tydelige på i tidligere høringssvar, at det objektive sjåføransvaret ikke kan rettferdiggjøres i dagens system. Dette er noe som ble poengtert i høringssvar allerede i høringen til den forrige tolloven av 2007. En sjåfør, uavhengig av transportmiddel, har ingen kontroll med hva som er i en kontainer, og har ingen mulighet til å kontrollere innholdet. Det er uholdbart i en slik situasjon å holde sjåføren objektivt ansvarlig for at dokumentasjonen og innholdet faktisk stemmer overens. Med Digitoll, hvor sjåføren også mister kontrollen over papirene, er dette enda tydeligere. I dag, og for fremtiden, kan sjåføren kun holdes ansvarlig for det hen har kontroll over, eksempelvis fremleggesplikten.

Dagens lovverk er rettssikkerhetsmessig uholdbar. Tolletatens manglende vilje til å ta tak i dette skader Digitoll i sin helhet.

Dette er ikke en ny problemstilling for dette høringsarbeidet. I høring 4 siterer Tolletaten blant annet mitt høringssvar til høring 3. Der står det følgende:

"Det er samtidig aspekter ved denne plikten som etter vårt syn ikke er avklart, og som jeg gjerne skulle sett at Tolletaten tok ansvar for. Dette gjelder særlig ansvarsfordeling mellom partene. Det er av stor betydning for næringslivet at ansvarsfordelingen moderniseres og klargjøres. Dette er noe som har blitt ettertrykkelig drøftet i de tidligere høringssvarene, og jeg vil som følge ikke bruke mer tid på det her. Samtidig er dette noe som igjen understrekes, og som Tolletaten bør ta på alvor."

Etaten må ta inn over seg at et regelverk som ikke er tilpasset dagens virkelighet, i liten grad vil kunne anvendes på en god måte.

4. TOLLAGER KLASSE E

Tollager klasse E ble opprinnelig presentert for Høring 4, som en sikkerhetsventil for vareforsendelser som manglet tilstrekkelig dokumentasjon ved ankomst, til å kunne deklarerer på tollprosedyre overgang til fri disponering. Det opprinnelige forslaget for den nye tollagerordningen var imidlertid så begrenset, og strengt, at det i realiteten ikke kunne brukes til sitt formål.

Den nye ordningen er bedre, og avviklingen av kravet om fysisk adskillelse er positivt og fremsynt. Det gir ingen mening i et system med digitale lagerregnskap, å kreve en fysisk adskillelse. Videre ser vi positivt på muligheten å lagre varene på kjøretøyet, fremfor å måtte losse det.

Med datasettkravet som nå er presentert, vil klasse E faktisk kunne fungere som en sikkerhetsventil.

Samtidig er fristen for kort. Det er ingen reell grunn til å ha en så kort frist, ettersom etaten uansett har kontroll på hvor varen er. Etter mitt syn er det ingen grunn til ikke å tillate en frist på tre måneder. Etatens sikkerhetsforpliktelse er uansett ivaretatt, og tollagerholder får mulighet til å rette selv kompliserte saker, eller tilfeller der det er vanskelig å avklare hvem som eier varene.



5. OFFSHORE OG DIGITOLL

Utfordringene med Digitoll knyttet opp imot Offshore-næringen har blitt påpekt flere ganger, allerede i den første høringen. Offshore-næringen, og andre, har en egen måte å drifte sitt virke på, som er grunnleggende integrert i næringen. Endringer her må gjøres med varsomhet og innsikt.

Et aspekt her er det nye systemet for direkte transitt, som nødvendiggjør for mange steg.

Vårt inntrykk er at det foreslåtte systemet blir for komplisert og tidkrevende, og som følge også for dyrt. Vi viser her til Pentagons høringssvar, som på god måte redegjør for utfordringene.

Med vennlig hilsen
Bull & Co Advokatfirma AS

Martin Berntzen Often
Advokat