

Referat seminar avholdt etter Tolldagen 2023

Etter Tolldagen 23. november stilte etaten med et fagpanel som kunne svare på spørsmål knyttet til Digitoll. Vi har her forsøkt å sammenstille de mest relevante spørsmålene. En del av spørsmålene gikk litt utenfor det som omhandler Digitoll, og er dermed ikke tatt med her. Vi vil derfor ta direkte kontakt med aktørene som hadde slike spørsmål. I tillegg vil vi invitere til webinar i januar hvor næringslivet vil få sjansen til å stille oss ytterligere spørsmål.

Spørsmål fra salen og svar fra panelet:

Med tanke på T-dokument (transittering). Du kan avslutte transittering på grensen, eller du kan avslutte transittering på ankomststed, men hvordan gjøres dette i praksis? Må du ha en full deklarasjon?

Svar: Transitteringen kan fullføres på grensa med MO og automatisk overgang til ny prosedyre der, eller – transitteringen avsluttes ved ankomststed, og ny deklarasjon sendes inn for ny prosedyre. Når en transittering fullføres skal varene alltid over på en ny prosedyre, uavhengig av om den avsluttes på grensen eller ved ankomststed. Det er den autoriserte mottakeren som er ansvarlig for at transitteringen blir fullført mot en ny prosedyre.

Er det da basert på tillit at ny deklarasjon leveres, Tolletaten har ikke nødvendigvis personell på ankomststed?

Svar: Autorisert mottaker kan fullføre transitteringen og er ansvarlig for at den fullføres mot en ny tollprosedyre. Frem til 1. april 2025 kan transitteringer fullføres ved at den autoriserte mottakeren registreres godsnummeret i NCTS. Fra og med 1. april 2025 vil det være krav til å levere deklarasjon for varer som skal legges på den autoriserte mottakerens tollager. Det arbeides med å avklare om det skal oppgis ekspedisjons- og løpenummer eller godsnummer ved fullføringen i NCTS. Det vil også være mulig å fullføre transitteringen direkte mot prosedyren overgang til fri disponering.

Hvilken ekspedisjonsenhet skal man bruke?

Svar: <https://www.toll.no/no/bedrift/digital-tollbehandling/meldeogopplysningsplikt/startveiledning/>

Man ankommer transitt, gjør en deklarasjon, gjør en lossemerknad. Dette kan bare gjøre mot et tollager, men vi kan vel ikke hoppe over det når vi går over til Digitoll?

Svar: Det er riktig, men det kommer til å bli noen endringer. Hvordan godsnummer skal brukes i fremtiden og kravet til å sende lossemerknader kommer vi tilbake til. Dette vil bli beskrevet i høring 4 som planlegges sendt på høring i begynnelsen av februar 2024.

Eksport fra Sverige/EU, gjelder det bare Sverige?

Svar: I Digitoll i dag må fører må stoppe og få klarert eksporter manuelt i ekspedisjonen i alle tilfeller *der eksporten ikke er klarert* i Sverige før ankomsten til grensen. Det er kun noen eksporter som er klarert i Sverige (eksempelvis UGE eksporter) på forhånd. Vi jobber nå sammen med Sverige for å finne en løsning der alle eksporter, uavhengig i hvilket EU-land de er avgitt, meldes inn via vårt MO system, og der fører kun trenger å stoppe dersom det skal gjennomføres en kontroll. Dette blir mulig med det nye eksportsystemet (AES) i EU som etter planen skal gå i produksjon fra oktober 2024.

Hvordan er ansvarsforholdene mellom et NUF og en tollrepresentant?

Et norskregistrert utenlandsk foretak (NUF) kan velge å levere deklarasjoner og MO-meldinger selv eller benytte en tollrepresentant. Ansvarsforholdene i tollretten er nærmere beskrevet nedenfor.

Ansvar for opplysningene som leveres i deklarasjonen:

Det er den som står oppført som deklarasjonspliktig i deklarasjonen (rubrikk 8 i TVINN) som er ansvarlig for at opplysningene er riktige. Den deklarasjonspliktige vil som regel være den som skal motta varene og bruke dem i sin virksomhet. Den deklarasjonspliktige har ansvaret for å betale tollavgift og andre innførselsavgifter og kan også ilegges tilleggsavgift dersom feilaktige opplysninger i deklarasjonen fører til at avgiftsfastsettingen blir feil.

En deklarasjonspliktig vil i mange tilfeller benytte en tollrepresentant til å levere deklarasjonen på vegne av seg. Tollrepresentanten oppføres da i deklarasjonen i rubrikk 14. Tollrepresentanten er som hovedregel ikke ansvarlig for toll- og innførselsavgifter, men har et ansvar for at opplysningene han har levert på den deklarasjonspliktiges vegne er riktige. Ved levering av feilaktige opplysninger kan tollrepresentanten ilegges overtredelsesgebyr.

Ansvar for opplysninger som leveres i MO-systemet

Det er føreren av transportmiddelet som er ansvarlig for at opplysningene som leveres er riktige og i overensstemmelse med det som faktisk er lastet på transportmiddelet. Føreren vil, når melde- og opplysningsplikten oppfylles elektronisk, benytte en tollrepresentant til å levere meldinger i MO-systemet. Tollrepresentant vil være den personen som er oppgitt som dette i den enkelte meldingen. Dette vil som regel være den som faktisk har sendt inn meldingen, men MO-systemet kan på næringslivets hånd tilrettelegges for at det oppgis andre tollrepresentanter. Vi presiserer at tollrepresentasjon forutsetter et avtaleforhold mellom tollrepresentanten og den meldingen leveres på vegne av. Det er ikke krav til at avtaleforholdet er dokumentert skriftlig.

Tollrepresentant – har dere sjekket muligheten for å ha en registrering i Altinn? Slik kunne man unngå at man registrerer på feil virksomhet, men kun de som har gitt fullmakt. Lavhengende frukt hvis det kan løses i Altinn for eksempel. Har spurt Skatteetaten om det samme.

Svar: Vi tar med innspillet. Roller i Altinn, og delegering av rettigheter kan være komplisert.

MO Vei er nå i versjon 2, har dere planlagt en versjon 3 i fremtiden?

Nei, det har vi ikke. Det kommer nok mindre endringer underveis, og kanskje nye versjoner på sikt, men ikke store endringer i struktur, slik det var mellom 1 og 2. Målet er å ha de nåværende MO-versjonene til en god stund etter 1. april 2025.

Mulige utfordringer og muligheter – underlagsdokumentasjon. Hvordan blir det med det i MO? Skal man sende inn ved forespørsel som i dag?

Svar: Grunnregelen er at Tolletaten etterspør dokumentasjon ved behov. Imidlertid ønsker vi å åpne for at man kan laste opp dokumentasjon via dokumentopplastings API-et på forhånd, slik at dokumentene er tilgjengelige når Tolletaten behandler deklarasjonen.

Dette er en løsning som eksisterer allerede. Vi er i ferd med å gjøre ytelsestester for å se om løsningen vil takle et vesentlig større volum, og hva vi eventuelt må gjøre for å få løsningen mer robust.

Om dette blir iverksatt så baseres det på en frivillig ordning.

Innspill - Har dere sjekket med Finland hvordan de løser dokumentlagring, og hjemmelsgrunnlaget de bruker?

Godt innspill, vi tar det med oss.

Er det aktuelt å ta i bruk den norske AEO-ordningen igjen, etter EU modell?

Svar: AEO er en forpliktelse vi i Norge har innført som følge av sikkerhetsavtalen. Vi har AEO på sikkerhet tilsvarende som for alle avtalepartene, mens EU har AEO også på andre prosedyrer (AEOC).

Selv om det ikke er mange som har AEOs i dag da de ikke pr nå ser noen fordeler, eksisterer fortsatt AEO men da kun på sikkerhet.

Når AES kommer i EU, vil det påvirke oss?

Svar: Ja, det vil påvirke all godstrafikk på landevei via Sverige.

Hvordan får vi dirigeringsignal for sjø?

For sjø vil det inntil videre ikke være dirigeringsignal i API, men deklarasjonen vil bli behandlet ved ankomst. Dette kan bli annerledes når vi får et nytt SSNN på plass høsten 2025.

Noen som forteller sjølast har ikke tilgang til SafeSeaNet, men får informasjon fra andre kilder. Hvordan vil vi få informasjon når det kommer nye grensesnitt?

Ingen varer fortolles i SSNN, det skjer i TVINN. Det er MO data som skal meldes inn i SSNN. Dette skal gjøres som i dag. Kystverket skal utvikle en ny SSNN løsning i løpet av 2025.

En måte å kjøpe seg tid, tollagerregimet som det er i dag er ikke mulig å bruke for dette. Midlertidig lager må ha en annen knagg. Har ikke nok informasjon til å knytte varer til tollagerprosedyre?

Svar: Et forslag til midlertidig lager ordning skal etter planen legges frem i høringsnotat 4, som vi planlegger å sende på høring i begynnelsen av januar.

Hvordan blir det med FO (foreløpig deklarasjon) i ny løsning?

Svar: Det er ikke planlagt endringer i dagens FO-ordning.

Vi har en del varer som bytter varenummer – og hvis de blir forsinket til grensen så kan det være feil i kurser eller tollsats, hvordan skal vi forholde oss?

Svar: Det klare utgangspunktet er at den deklarasjonspliktige skal gjøre tollmyndighetene oppmerksom på feil i deklarasjonen. Dette gjøres ved at det sendes ny deklarasjon (omberegning).

Får man melding om at kursene ikke stemmer, eller at det er brukt feil tollsats?

Svar: Nei. Den deklarasjonspliktige har en selvstendig plikt til å sørge for at det i deklarasjonen er benyttet riktige valutakurser og tollsatser. Dersom disse er angitt feil, oppstår en plikt til å omberegne deklarasjonen.

Varebeskrivelser i en DT-forsendelse – kommer beskrivelsen til å være mer streng?

Svar: Det er ikke så lett å validere i et fritekstfelt, vi har skrevet noe om det i høring 2. Saken er at man skal være så presis som mulig, at det står kjøleskap og ikke hvitevarer. Er ikke så lett å lage noen regler på det, men det skal beskrives så godt som mulig. En forsendelse med kjøleskap bør for eksempel beskrives som «kjøleskap» - ikke «hvitevarer».

Nato-blanketter og ATA-Carnet – hvis du har det på en bil kan du ikke kjøre på lys.

Svar: Da er det unntak, så da må man inn i ekspedisjonen.

Hvorfor kan vi kun legge inn deklarasjon 5 dager i forveien, og hva skjer hvis du blir forsinket?

Svar: Tolletaten publiserer valutakurser og regelverksendringer før de iverksettes. Den deklarasjonspliktige skal derfor være i stand til å benytte fremtidige kurser og regelverk i forhåndsdeklareringsen. Hvis kurser eller regelverk endrer seg etter at deklarasjonen er levert, har den deklarasjonspliktige ansvar for å omberegne deklarasjonen.

Kan vi legge inn 10 dager i forveien? Hva skjer om vi blir forsinket?

Svar: Deklarasjonen din som ble 10 dager forsinket vil ikke bli automatisk avvist. Men vi kommer sannsynligvis til å innføre noen regler for maskinell avvisning av deklarasjoner som fortsatt ikke er ekspedert et gitt antall dager etter forventet tidspunkt for grensepassering.

Blir det en omberegning da?

Svar: Ja.

Hvordan blir med tidsfristene?

Svar: Vi ser på tidsfristene.