

‘PÅ GRENSEN

Kontrollerer busser daglig

På grensen har vært med på toll-
kontroll på buss over Svinesund.

ELEKTRONISK OMBEREGNING

I løpet av første halvår 2014, vil elektronisk
omberegning i TVINN settes i produksjon.

AVGIFTER TIL SKATTEETATEN

Regjeringen vil styrke grensekontrollen.
Skatteetaten overtar ansvaret for avgiftene.

KLARSPRÅKPROSJEKT I GANG

No skal det bli enklare å forstå informa-
sjon og krav frå Tollvesenet.

‘PÅ GRENSEN

Et blad fra
Toll- og avgiftsdirektoratet
Postboks 8122 Dep., 0032 Oslo
www.toll.no
Tlf.: 22 86 03 00

Ansvarlig redaktør: Robert Haast
Redaktør: Tore Skår
Design og redaksjonell rådgivning:
Millimeterpress
Trykk: Grøset
Opplag: 3500 eksemplarer
Forsidefoto: Terje Heiestad
Nynorsk bearbeiding: Språkverkstaden
Korrektur: Slett og rett korrektur og
språkvask

ISSN 1891-2486

Innspill eller spørsmål kan sendes til
tore.skarf@toll.no. Henvendelser om
abonnement og adresseendring kan
sendes til gerd.foss@toll.no.

Dette magasinet er Svanemerket, som
innebærer at trykksaken oppfyller kriteriene
i henhold til en fellesnordisk miljømerking.
Et Svanemerke betyr at denne trykksaken
medfører mindre miljøproblemer enn andre
produkter for bruk i samme hensikt.
Det stilles også miljøkrav til emballasjen.
Kriteriene revideres fortløpende etter
hvert som ny kunnskap kommer til.
Se www.ecolabel.no for mer informasjon.

Trykk: GRØSET™



Abonnenter mottar bladet i miljøvennlig innpakning
fremstilt av nedbrytbar bioplast.

LEDER

Regjeringen vil styrke grensekontrollen

4. mars kunngjorde finansministeren at Tollvesenets hovedoppgaver i fremtiden skal være grensekontroll og vareførselsadministrasjon. Tilstedeværelsen på grensen skal styrkes, og finansministeren ønsker på denne måten å rendyrke Tollvesenet som en grenseetat. Grensekontrollen skal styrkes fordi den grensekryssende kriminaliteten er økende og fordi smuglermetodene blir stadig mer avanserte. For næringslivet vil god vareførselsadministrasjon, som i klartekst betyr at Tollvesenet skal sørge for god logistikk og enkel grensepassering for varer, være det viktigste. For å oppnå dette, og holde tritt med den enorme veksten i varestrømmene og utenlandstrafikken, har Tollvesenet de senere årene omfordelt ressurser fra grensekontroll til vareførselsadministrasjon og ekspedisjonsvirksomhet. Derfor er det ekstra behov for nå å styrke grensekontrollen.

SÆRAVGIFTER OG MERVERDIAVGIFT TIL SKATTEETATEN

Ansvar for særavgifter og merverdiavgift ved innførsel, som nå utføres av Tollvesenet, skal overføres til Skatteetaten.

Overføringen skal gjøres snarest mulig, men først må det utredes hvordan overføringen skal gjøres og hva som blir de nye grensesnittene mellom etatene.

UTREDNINGER

Tollvesenet og Skatteetaten skal i fellesskap utrede hvordan endringene kan gjennomføres på en god og effektiv måte.

Utredningene skal gi svar på hva som er den beste fremgangsmåten for å få gjennomført endringene. Det skal også utredes hvordan styrking av grensekontrollen skal gjøres, og både ressurser, oppgaver, fullmakter og utstyr skal vurderes. Også spørsmålet om begrenset politimyndighet til Tollvesenet skal utredes.



BYTTER ARBEIDSPASS

Jeg er spesielt opptatt av at omfordelingen av oppgaver, når den tid kommer, blir gjennomført på en god måte, og særlig at alle berørte medarbeidere blir godt ivaretatt. Det er viktig og gledelig at ingen medarbeidere kommer til å bli oppsagt som en følge av disse endringene.

En del av Tollvesenets medarbeidere vil i løpet av 1-2 år få en ny arbeidsplass i en annen etat. De ansatte som flyttes til Skatteetaten, vil i hovedsak kunne fortsette å jobbe i samme by og med samme fagfelt som før. Det er ikke klart hvor mange medarbeidere som faktisk kommer til å skifte arbeidssted. Det må avklares i det videre arbeidet som Tollvesenet og Skatteetaten skal i gang med – men Skatteetaten er heldig som får så dyktige medarbeidere fra Tollvesenet.

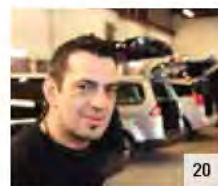
Bjørn Røse
toll- og avgiftsdirektør

INNHOOLD



KONTROLL AV BUSSE

Hver dag kommer ca. 25 rutebusser fra utlandet til Norge over Svinesund. På grensen har vært med på tollkontroll på buss.



- 04 **VERDA RUNDT**
Noreg bidreg for å innføre enklare internasjonale handelsreglar og prosedyrar.
- 05 **ELEKTRONISK OMBEREGNING**
I løpet av første halvår 2014, vil elektronisk omberegning i TVINN settes i produksjon.
- 06 **2,7 MILL. DEKLARASJONER**
Tollkontoret Gardermoen er tollkontoret med langt de fleste fortollingene i Norge.
- 09 **FØLGER OPP DEKLARANTENE**
Det er deklarant og mottaker sitt ansvar at korrekt informasjon oppgis til Tollvesenet.
- 11 **LETTLESTE TEKSTAR!**
Tolletaten håper at meir lettleste tekstar skal gi færre spørsmål og meir nøgde brukarar.

- 12 **212 MRD. TIL STATSKASSEN**
For fjerde år på rad økte inntektene. Dette er den høyeste summen Tollvesenet har krevd inn.
- 13 **STYRKET GRENSEKONTROLL**
Tollvesenet skal rendyrkes mot kontroll og vareførselsadministrasjon.
- 20 **BYGGER VAREBILER**
I Norge kan enkelte personbiler bygges om til varebiler. Kravet er at bilenes lasterom er stort nok til «statskassa» etter ombygging.
- 22 **TOLLVESENETS NYE NETTSIDER**
Det skal bli lettere å finne fram, og nettsiden vil være tilpasset visning på nettbrett og mobil.
- 24 **SIKRE PRODUKT**
Direktoratet for samfunnsstryggleik og beredskap er ein viktig aktør for å hindre at farlege produkt hamnar på marknaden.

KORT OM ALT

3905

NARKOTIKABESLAG I 2013

Tollvesenet har aldri tidlegare gjort så mange narkotikabeslag som i 2013. Dei nær 4000 narkotikabeslaga omfattar store mengder amfetamin, kokain, heroin, cannabis, khat og narkotiske tablettar. Narkotikabeslaga er på nærmare tre millionar brukardosar til ein gateverdi på om lag 400 millionar kroner. Det er ein auke på nesten 1000 beslag samanlikna med året før.

Elektronisk kontoutskrift i Altinn

Tollkredittkunder vil i 2014 få tilbud om e-postvarsling når den elektroniske kontoutskrifta er klar i Altinn.

Elektronisk kontoutskrift blei obligatorisk via Altinn 1. januar 2013. I starten av året var det merkbar fleire purringar som følgje av manglande innbetalingar på tollkreditten. Det kjem av at ikkje alle tollkredittkunder hadde fått med seg den nye løysinga som var på plass. Etter kvart som brukarane tok i bruk den nye ordninga, blei det jamt færre som tok kontakt, og det var færre purringar gjennom 2013.

Etter at Altinn i november 2013 la til rette for e-postvarsling til verksemder, ønskjer Tollvesenet å tilby denne tenesta til tollkredittkundane. Den nye funksjonaliteten er planlagt implementert i april 2014.

Av totalt 23 025 aktive tollkredittkunder, har 324 fått fritak frå Altinn etter reglane om fritak. ■



IKKJE PAPIRFAKTURAER: – Ordninga med elektronisk kontoutskrift via Altinn blei obligatorisk 1. januar 2013, seier Esben Wølner i Toll- og avgiftsdirektoratet. Foto: Terje Heiestad.

FLEIRE VRAKA BILEN I 2013

I 2013 blei det vraka om lag 156 500 køyretøy. Det er 35 000 fleire enn i 2012.

Utbetalinga av vrakpant auka frå 245 millionar i 2012 til 423 millionar i 2013. Vrakpanten gjekk opp frå 2000 kroner i 2012 til 3000 kroner i 2013.

– Vi trur at auken i vrakpanten er ei viktig årsak til at så pass mange køyretøy blir vraka, seier Eirik Sannes i avdeling for vektårsavgift og vrakpant i Tollregion Midt-Noreg.

– I tillegg ser vi at mange vrakar bilen sin innan 20. mars for å sleppe å betale årsavgifta, seier Sannes. ■

TOLLDAG I SEPTEMBER

Tolldagen i 2014 går av stabelen 25. september på Thon Hotel Vika Atrium i Oslo.

– Vi har sett ned ei arbeidsgruppe som har begynt å jobbe med programmet. Vi kjem til å gjere nokre justeringar i opplegget frå 2013. Vi kjem mellom anna til å dele opp i nokre parallelle sesjonar etter lunsj, seier underdirektør Liv Rundberget i vareførsselskapsjonen i Toll- og avgiftsdirektoratet.

Tolldagen i 2013 samla meir enn 140 representantar frå næringslivet og Tollvesenet. Dersom næringslivet har innspill til tema for dagen, kan de sendes til tolldag@toll.no. ■

VERDA RUNDT

Enklare handel

Den globale avtalen om handelsfasilitering blei vedteken på ministermøtet til Verdas handelsorganisasjon (WTO) på Bali i desember 2013. Avtalen skal fremje enklare reglar og redusere kostnadene ved internasjonal handel. Bakgrunnen for dette er høge kostnader i internasjonal handel på grunn av unødvendige grenseprosedyrar og lite tilgjengeleg regelverk. Kostnadene utgjør i mange tilfelle meir enn tollen som blir kravd opp.

19. til 23. januar i år gjennomførte GCC-landa (Bahrain, Kuwait, Qatar, Dei sameinte arabiske emirata, Oman og Saudi-Arabia) og Jordan eit felles møte i Muscat, hovudstaden i Oman. Møtet kom i stand som del av eit program som WTO har sett i gang for å kartlegge korleis u-landa i WTO kan gjennomføre pliktene i avtalen. Formålet med møtet var å avgjere kva plikter i avtalen landa straks kan innfri, kva for nokre dei treng lengre tid til å gjennomføre og kva for nokre dei treng hjelp til å gjennomføre.

Møtet blei arrangert i regi av WTO-sekretariatet, og representantar frå Noreg og Finland bidrog som møteleiingar, mellom dei seniorrådgivar Helge Lindrup frå Toll- og avgiftsdirektoratet.

– Kvart deltakarland utarbeidde ein rapport som blir følgd opp nasjonalt. Generelt kan det nok seiest at desse landa er relativt langt framme når det gjeld handelsfasilitering, seier Helge Lindrup. ■

Elektronisk omberegning i TVINN

I løpet av første halvår 2014, vil elektronisk omberegning i TVINN settes i produksjon.

TEKST Tore Skår FOTO nyebilder.no

– Deklaranter får muligheten til å sende inn søknad om omberegning elektronisk til Tollvesenet som en utfylt TVINN-deklarasjon. Ved innsending av en elektronisk omberegning i TVINN, kan Tollvesenet be om ytterligere dokumentasjon hvis de ønsker å foreta en dokumentkontroll, men normalt vil det være nok med den innsendte deklarasjonen, sier underdirektør Liv Rundberget i vareførselsseksjonen i Toll- og avgiftsdirektoratet.

Omberegninger som ikke kan behandles elektronisk nå i første omgang, er deklarasjoner som er eldre enn tre år, deklarasjoner som tidligere er omberegnet og deklarasjoner som har over 500 varelinjer.

FLERE ÅRSAKER TIL OMBEREGNINGER

Søknader om omberegning benyttes i tilfeller hvor det er oppgitt feil eller mangelfulle opplysninger ved tidligere deklarererte varer, både ved inn- og utførsel.

For eksempel kan avgifter ha blitt utelatt ved deklarereringen, avgifter som har blitt deklarerert skal slettes, det har blitt deklarerert feil avgift eller avgiftssats, samme vare er deklarerert flere ganger hvorav kun en beholdes og de andre må fjernes, eller det er deklarerert feil verdi og eller vekt som igjen kan påvirke avgiftene som skal betales.

EFFEKTIVISERING

Innføring av elektronisk omberegning vil kunne være en effektivisering i behandling av omberegninger både for vareeier og Tollvesenet ved at man samtidig også forenkler saksbehandlingsrutinene. En elektronisk omberegning anses som en selvstendig søknad om omberegning, og tilhørende dokumentasjon sendes kun Tollvesenet på oppfordring. Samtidig vil vareeier, eller den som handler på vegne av denne, ta en større del av prosessen ved at de sender inn denne type deklarasjon elektronisk.

IMPLEMENTASJONGUIDER

Det er utarbeidet en implementasjonsguide for fortolling i TVINN for både inn- og



OMBEREGNING: Søknader om omberegning kan for eksempel benyttes i tilfeller hvor det er oppgitt feil eller mangelfulle opplysninger ved tidligere deklarererte varer.

utførsel. Den siste utgaven inneholder også beskrivelse av elektronisk omberegning. Disse kan lastes ned fra www.norstella.no. Implementasjonsguidene danner grunnlaget for utvikling av programvare for elektronisk omberegning for næringslivet.

MER INFORMASJON

– Før denne løsningen kan tas i bruk av deklaranter, skal programvaren testes mot programvareleverandører eller andre som utvikler denne løsningen. Test av programvaren er planlagt å starte innen utgangen av mars. Direktoratet vil komme tilbake med mer informasjon om testing og iverksettelse

av løsningen på våre nettsider toll.no, sier Liv Rundberget. ■

Fakta

TVINN

■ TVINN er en forkortelse for Tollvesenets Informasjonssystem med Næringslivet. TVINN er et elektronisk system for utveksling av tolldeklarasjoner mellom næringslivet og Tollvesenet.

VISER RUNDT: Tolloverinspektør Terje Bjørnstad viser rundt på «fraktområdet» på Gardermoen.



Travel tollhverdag

Tollkontoret Gardermoen er tollkontoret med langt de fleste fortottingene i Norge, og antallet importdeklarasjoner øker med 200 000 deklarasjoner per år.

TOLLKONTORET PÅ GARDERMOEN:

Håndterte 2,7 millioner deklarasjoner i 2013

De fleste forbinder Tollvesenet på Gardermoen med stor trafikk av reisende og kontroller på grønn og rød sone. Men noen hundre meter fra passasjerterminalen håndterte et 30-talls tollere hele 2,7 millioner deklarasjoner i fjor. 90 prosent av deklarasjonene gjelder import.

TEKST Thore Simenstad FOTO nyebilder.no

– Tollkontoret Gardermoen er tollkontoret med langt de fleste fortollingene i Norge, og antallet importdeklarasjoner øker med 200 000 deklarasjoner per år, sier kontorsjef Geir Eilif Nilsen.

Det er 32 TVINN-deklaranter og 31 tollagerholdere knyttet til tollkontoret. Kontoret samarbeider tett med etterkontrollen i tollregionen og tollrevisorene gjennomfører jevnlig regnskapskontroller hos tollagerholderne. Taxfreebutikken på flyplassen er eksempel på ett tollager med høyt beskattede varer. De store spedisjons- og kurerfirmaene har også egne tollagre hvor ufortollede varer blir oppbevart. Det er strenge krav til tollagerholdere, og gjentatte brudd på tollagerbevilgingen kan føre til sanksjoner fra Tollvesenet.

KONTROLL I EKSPEDISJONSFASEN

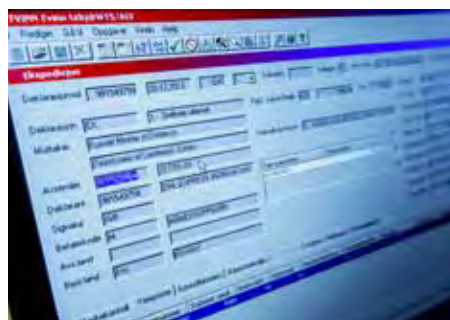
– Tollavdelingen gjennomgår nå en omorganisering. Arbeidsmengden øker år for år, og dette betyr at vi må jobbe smartere og utnytte ressursene vi disponerer enda bedre. Kravene til effektivitet og resultater endrer seg. En av Tollvesenets oppgaver er å sikre staten inntekter fra fortollingsvirksomheten. Derfor legger vi større vekt på kontroll i ekspedisjonsfasen. Vi jobber med å utvikle dokumentkontrollen i fortollings-systemet TVINN og utarbeider risikoprofiler for å forhindre avgiftsunndragelser. Vi har videre opprettet egne grupper som jobber særskilt med matvarer og tekstiler, fordi disse varene gir tollinntekter. Samtidig jobber andre grupper for å avdekke import av ulovlige legemidler og falske merkevarer. Vi er nødt til å jobbe på tvers av seksjoner og



SØLV: Tolloverinspektør Kai Hermansen kontrollere en sending med sølv og gullvarer



EKSPEDISJON: Det var stille i ekspedisjonen da På grensen var på besøk.



ELEKTRONISK FORTOLLING: Deklarasjonene leveres elektronisk i fortollingsystemet TVINN.

avdelinger for å finne gode organisatoriske løsninger som bedrer oppgaveløsningene og derfor blir mer prosjektorienterte, sier kontorsjef Geir Eilif Nilsen.

FINNE BALANSEN

Samtidig som Tollvesenet skal sørge for penger til statskassa, skal etaten også utarbeide gode prosedyrer og legge til rette for de seriøse næringslivsaktørene. Det handler om å finne den riktige balansen mellom næringslivets ønsker om «just in time» og Tollvesenets krav til kontroll.

Kontoret betjener alle de store kurerselskapene, noe som forklarer det store antallet tolldeklarasjoner. Trafikkmengden stiller store krav til kunnskaper hos de ansatte. De skal både spesialisere seg på egne områder, men samtidig være generalister innen fortolling og varekunnskap.

Kontoret har også utstrakt kontakt med flere av Tollvesenets samarbeidspartnere, som Mattilsynet, Legemiddelverket, Miljødirektoratet og Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap.

LAKS OG STRATEGISKE VARER

Tolloverinspektør Terje Bjørnstad viser oss rundt på «fraktområdet» på Gardermoen. Et sørkoreansk fly laster inn laks til det asiatiske markedet. Fisk og fiskeprodukter er den største norske eksportartikkelen etter olje og gass. Fisk er ferskvare, og det går flere flyforsendelser hver uke fra hovedflyplassen.

Det er eksporten av strategiske varer som står øverst på Bjørnstads dagsorden. Varer som er våpen, våpenkomponenter eller som kan brukes til framstilling av våpen kan bare eksporteres til utvalgte land. Disse varene er belagt med betydelige restriksjoner som det er særdeles viktig at Tollvesenet følger med på. Denne dagen kontrollerer han et vareparti til et land i Midt-Østen som ligger



LAKS TIL ASIA: Det går flere forsendelser med fisk til Asia fra hovedflyplassen hver uke

► på tollageret til en speditør. Samtidig sjekker han også innholdet i ei pakke som skal eksporteres til en privatperson i Iran. Her er alt i orden. Han opplever stor forståelse hos speditørene for at varer må legges til side for grundigere tollkontroll.

– Det blir mange kontroller uten resultat, men det aller viktigste er at vi fysisk sjekker forsendelsene og forsikrer oss om at innholdet ikke bryter med regler og restriksjoner. Og av og til finner vi i tillegg også et helt annet innhold enn det som står angitt i eksportdokumentene, sier Terje Bjørnstad.

GULL OG SØLV

I kontrollhallen i tollbygget kontrollerer tolloverspektør Kai Hermansen og tollbetjent Sondre Hammerstad en sending med sølv og gullvarer. De har tatt ut sendingen til fysisk kontroll etter en forutgående kontroll av dokumentene, og bedt deklaranten møte opp hos Tollvesenet. Det er moms på gull og sølv, mens mynter er fritatt.

– Vi har derfor sett at en del sendinger blir deklartert som kunst med nedsatt tollverdi, mens det i virkeligheten er gull og sølv i pakken. Vi gjennomfører ofte fysiske kontroller av varer som har en høy verdi, forteller Hermansen.

Førstetollinspektør Nina Johnsen Sundby leder gruppa som ser etter falske merkevarer. I 2013 stoppet og tilbakeholdt gruppa mer

enn 100 000 enheter fordelt på 30 sendinger. Hun bekrefter at de fleste sendingene med falske merkevarer kommer fra Kina.

– Hver eneste uke stopper og kontrollerer vi sendinger på grunn av mistanke om falske merkevarer. Vi opplever at dette er en viktig jobb og at rettighetshaverne også synes det er viktig å følge opp innførselen av falske merkevarer, sier hun og tar fram både falske hodetelefoner med uriktig CE-merke (godkjenningssmerke) samt noen falske klistremerker.

– Ved siden av falske klær og sko, opplever vi også forsøk på import av falske legemidler og leker. Sistnevnte er ofte direkte farlige for barn, understreker Nina Johnsen Sundby. ■



FALSKE MERKEVARER: Førstetollinspektør Nina Johnsen Sundby kontrollerer for å finne falske merkevarer.

Effektivitet og kvalitet

UPS er et av verdens største pakkeleveringsselskap og en ledende global leverandør av spesialiserte transport- og logistikkjenester, og har eksistert i Norge i 21 år. Selskapet er blant de største deklaratantene på Gardermoen.

– Hvilke erfaringer har dere med tollkontoret på Gardermoen?

UPS kommuniserer og samarbeider tett med tollkontoret på Gardermoen. Samarbeidet ble ytterligere forsterket i fjor da vi ble tildelt to repre-



Odd Sandnes: Manager UPS Norge.

sentanter fra Tollvesenet Gardermoen som skal være UPS' primære kontaktpersoner.

– Hva fungerer godt og hvor kan Tollvesenet forbedre seg?

UPS og Tollvesenet har et felles ønske om å løse saker på en effektiv og kvalitetssikret måte. Tydelighet og full forståelse for tollbestemmelsene er avgjørende for at varene går raskt og enkelt gjennom toll. Kommunikasjon er viktig og eventuelle endringer som forbedrer overføring av informasjon om endringer i tollbestemmelsene, er viktig for at varene skal forflyttes enklere.

– Er det spesielle varer og tjenester som volder mer utfordringer enn andre varer?

E-handel og grenseoverskridende e-handel vil trolig fortsette å øke, og derfor jobber UPS for å gjøre forsendelser over landegrensene like enkelt som å sende innen samme by, og er positive til oppdateringer til regelverk og praksis som bidrar til å gjøre denne varestrømmen enklere.

– Hvordan synes dere ordningen med tollager fungerer?

UPS har et tollager og det utgjør en viktig del av å være i stand til å tollklarere raskt og effektivt. Vi kan levere det meste av volumet så tidlig som mulig.

UPS ønsker å få tilbakemelding fra Tollvesenet på hvilke varer de ønsker å sjekke, før varene ankommer tollageret. Dette vil bidra til at både Tollvesenet og UPS kan være enda mer effektive og samtidig forbedre kvaliteten ytterligere. ■



FØLGER OPP: Førstetollinspektør Mette Lonstad (til venstre) og tolloverinspektør Sylvi Granmo er to av medlemmene i deklaratoppfølgingsgruppa i Tollregion Oslo og Akershus.

Følger opp TVINN-deklaranter

Det er viktig å deklare varer riktig. Det er deklarant og mottaker sitt ansvar at korrekt informasjon oppgis til Tollvesenet. Badedrakter som veier 150 kilo vil kunne bli akseptert i fortollingsystemet dersom deklaranten bekrefter at dette er riktig.

TEKST OG FOTO Thore Simenstad

Det er samordningskontoret som følger opp TVINN-deklaratene i Tollregion Oslo og Akershus (TOA).

Det er om lag 300 firmaer som deklarerer i fortollingsystemet TVINN (Tollvesenets informasjonssystem med næringslivet) i TOA. Tollregionens deklaratoppfølgingsgruppe, tolloverinspektør Sylvi Granmo, førstetollinspektør Mette Lonstad og førstetollinspektør Torhild Evjen, har regelmessig oppfølging av 25–30 deklaranter ut fra risikovurderinger.

STORE OG SMÅ FIRMA

I praksis vil det si at Tollvesenet møter alle de store deklaratene og kurerselskapene samt flere av de mellomstore. Det er store

forskjeller mellom deklaratene i TOA. Noen av disse har fire–fem sendinger i uka, mens andre deklarerer opp mot 6000 sendinger daglig.

KARTLEGGINGSMØTERI

tillegg til den regelmessige oppfølgingen av enkelte deklaranter, gjennomføres det kartleggingsmøter med de resterende deklaratene i tollregionen. Deklaratoppfølgingsgruppen har så langt vært på rundt 60 firmabesøk, men målet er å besøke alle deklaratene i tollregionen minst én gang. På disse møtene ser vi på rutine rundt vareførsel. Møtene gir et bilde av hvem deklaranten er med tanke på nøkkelinformasjon om blant annet varer, kunder og transportmåter.

HARD KONKURRANSE OG DÅRLIG TID

– Vi opplever at mange av deklaratene i tollregionen har flinke fortollere og de ønsker at ting skal være riktig. Dessverre møter vi også en del uvitenhet og firmaer med dårlige rutiner. Det gjøres mange slurvefeil. Noe av dette skyldes manglende opplæring og stort press på kvantitet. Feilklassifisering er en stor kilde til feil. Manglende informasjon på fakturaer kombinert med dårlig tid gir ofte dårlig resultat. Vi har også vært hos deklaranter der enkelte fortollere ikke har hørt om tolltariffen. Vi ser også at det er stort tidspress i bransjen. Konkurransen er hard, og det betyr høye krav til effektivitet og lavest mulig kostnad. Flere deklaranter har valgt å ansette fortollere som fysisk befinner seg i Danmark, Sverige, Polen og India, sier Granmo, Lonstad og Evjen. ➔



STORE VARESENDINGER: Det er store forskjeller mellom deklaratene i Oslo og Akershus. Noen har fire-fem sendinger i uken, mens andre deklarerer opp mot 6000 sendinger daglig. Foto: Terje Heiestad.

► FEIL PÅ HALVPARTEN

De fleste varer er i dag tollfrie, med unntak av mat og klær. Det er derfor naturlig at Tollvesenet har ekstra prioritet på sendinger belagt med toll, særavgift eller restriksjoner. Det er også ekstra oppmerksomhet rundt deklaranter som generelt gjør mange feil. Det hender at Tollvesenet finner feil på bortimot halvparten av det som blir kontrollert.

– Det er deklaratenes ansvar å lære opp de som fortoller i firmaet. Hvis Tollvesenet ser at de samme feilene stadig gjentar seg til tross for tilbakemeldinger, kan firmaet risikere å miste tillatelse. Det er foreløpig ingen som har fått suspendert/inndratt tillatelsen til å deklare, men det har de to siste årene vært tilfeller der tollagerholder har mistet tillatelsen til direktekjøring. Deklarantoppfølgingsgruppen avdekket blant annet på et rutinemessig besøk at et firma hadde enorme mengder med ufortollede sendinger. Når firmaer med store volum blir hengende etter, blir

antallet saker fort uoverkommelig, sier medlemmene av deklartantoppfølgingsgruppen.

ØNSKER STRENGE KRAV

Flere av deklaratene i TOA ønsker selv at Tollvesenet skal stille strenge krav til kompetanse hos de som fortoller. I land som Nederland og USA stiller tollmyndighetene strenge krav til opplæring og eksamensresultater til de som fortoller. En annen mulighet kan være å innføre gebyrer ved feildeklarerer. Deklaratene har gitt uttrykk for at de heller betaler gebyrer enn å risikere å miste tillatelse.

Informasjonssenteret i TOA tilbyr kurs til næringslivet. De holder basiskurs samt kurs i tolltariffen, klassifisering, tollverdi, preferansetollbehandling, særavgifter, utførsel samt transittering/godsregistrering/tollagerhold. Siste nytt er et kurs rettet mest mot deklaratene. Det tar for seg typiske problemstillinger som en deklarat opplever. Temaene på dette kurset er blant annet fritakshjemler,

midlertidig innførsel samt gjeninnførsel av tidligere utførte varer.

Deklarantoppfølgingsgruppen anbefaler samtlige deklaranter å benytte seg av disse mulighetene til å holde seg oppdatert på Tollvesenets regelverk og rutiner. ■

Fakta

DEKLARANT

■ En deklarat er en som fortoller en vare. Når vareeieren selv fortoller varen, er denne en deklarat. Men også transportøren av varen kan være en deklarat når denne fortoller varen for vareeier. Videre kan et spedisjonsfirma, som fortoller varene på vegne av en vareeier, være en deklarat.

No blir det enklare å forstå informasjon om årsavgifta

I februar kvart år sender Tollvesenet ut fleire millionar krav om årsavgift. Det brukar å føre til tusenvis av spørsmål til årsavgiftskontoret. No håper etaten at meir lettlete tekstar skal gi færre spørsmål og meir nøgde brukarar.

TEKST Reidun Heggedal FOTO Charlotte Sverdrup

Tollvesenet starta opp eit klarspråkprosjekt hausten 2013. Alle fakturaer og nettekstar om årsavgifta er no skrive på ein meir forståeleg måte enn tidlegare. Det same er tekstane årsavgiftskontoret sender ut på e-post. På sikt skal også malane for svar på klagebrev skrivast om til klart og forståeleg språk.

Klarspråkprosjektet er første del av eit meir langsiktig arbeid for å forbetre språket i heile Tollvesenet. Det er årsavgiftskontoret i Tollregion Oslo og Akershus samt fagavdelingane og kommunikasjonsstaben i Toll- og avgiftsdirektoratet som har ansvaret for arbeidet med meir forståelig språk i tekstar om årsavgift.

MEIR LETTLESTE TEKSTAR

– Vi har jobba mykje med å gjere tekstane meir forståelige, samtidig som dei skal vere like korrekte som før. Mellom anna har vi bytta ut vanskelege ord som «vedtak om stansing» med meir forståelige ord som «køyretøyet ditt kan bli avskilta». Tekstane er strukturerte på ein meir oversiktleg måte, og lovtilvisingar har ei mindre sentral plassering enn før. No startar vi med det som er viktigast for lesarane, seier kommunikasjonsdirektør Robert Haast.

3,6 MILLIONAR KØYRETØY

Årsavgifta er Tollvesenets største utsending av krav. I februar i år sendte Tollvesenet ut krav om årsavgift for 3,6 millionar kjøretøy. Det er venta at avgifta vil gi 9,46 milliardar kroner i inntekter til statskassa. Når fakturaene dumpar ned i postkassa, får mottakaren samtidig viktig informasjon om regelverket rundt årsavgifta. Det er mellom anna denne informasjonen Tollvesenet no har jobba med å forbetre.



150 000 SPØRSMÅL: I 2013 svarte årsavgiftskontoret på om lag 150 000 spørsmål om årsavgifta på telefon og e-post.

FORSTÅR IKKJE REGLANE

Det er årsavgiftskontoret som tek imot spørsmåla om årsavgifta. I 2013 svarte årsavgiftskontoret på om lag 150 000 spørsmål på telefon og e-post.

– Dei fleste av dei som kontaktar oss, har ikkje forstått reglane. Dei lurar til dømes på om dei skal betale årsavgift eller ikkje, eller dei har fått eit krav om tilleggsavgift som dei ikkje vil betale. Mange oppfattar nok regelverket som komplisert, og det er ikkje alt vi kan skrive på ein enkel måte. Men mange av spørsmåla handlar om enkle ting, som vi no håper dei nye tekstane gir gode svar på, seier kontorsjef ved årsavgiftskontoret, Dag Ramsjø.

– Å ikkje betale årsavgifta, kan få store konsekvensar. I første omgang må dei betale ei tilleggsavgift. Dersom ikkje alle avgiftene blir betalt, kan bilen bli avskilta, og eigaren kan få trekk i løn eller trygd. Det er difor

viktig at informasjonen på dette området er skriven slik at alle kan forstå, seier Ramsjø. ■

Fakta

KLART SPRÅK I STATEN

Klarspråk betyr korrekt og klart språk som er tilpassa brukaren. Vi skal ikkje skrive berre for å informere, vi skal skrive for å bli forstått. I 2009 viste ei stor undersøking blant publikum at ein av tre ikkje syntest det offentlege skriv klart og forståeleg. Etter det har stadig fleire statlege verksemdar gjennomført klarspråkprosjekt, mange av dei i samarbeid med Språkrådet og Direktoratet for forvaltning og IKT.

212 milliarder

Tollvesenet krevde inn 212 milliarder kroner i avgifter og toll til statskassen i 2013. Dette er en økning på 2,1 milliarder kroner fra 2012.

TEKST Tore Skår FOTO Shutterstock

For fjerde år på rad økte inntektene fra avgifter og toll, og dette er den høyeste summen Tollvesenet noen gang har krevd inn.

FORTSATT MER IMPORT

– Som tidligere er det avgiftene ved import som sørger for den største økningen. Inntektene fra merverdiavgift ved innførsel kom til slutt på 121,9 milliarder kroner, en økning på 1,8 milliarder i forhold til 2012. Dette tyder på at vareimporten har fortsatt å øke, men ikke med samme vekst som de foregående årene, sier Esben Wølner, som er avdelingsdirektør ved innkrevings- og regnskapsavdelingen i Toll- og avgiftsdirektoratet.

Wølner legger til at kronen har svekket seg det siste året, noe som bidrar til økte priser i norske kroner og større avgiftsgrunnlag.

Inntektene fra særavgifter og fra toll øker fra 2012, mens motorvognavgiftene har en liten nedgang.

MINDRE ENGANGSAVGIFT

For første gang siden 2009, er det nedgang i inntektene fra engangsavgiften.

– En av årsakene til det er at det i 2013 har vært en markant økning i nye personbiler med elmotor, sier Esben Wølner.

Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken viser at det i 2013 ble registrert 7882 nye biler med elmotor, mot 3950 i 2012. Det er nesten 100 prosent økning. Bare i desember 2013 ble det registrert 1273 nye personbiler med elmotor, noe som er 1041 flere enn i desember 2012. I denne måneden hadde elbilene en markedsandel på 11,2 prosent blant personbilene, mot 2,5 prosent året før.

Når det gjelder bilsalget som helhet, ble det registrert 142 151 nye personbiler i 2013.



Elbil suksess: For første gang siden 2009, er det nedgang i inntektene fra engangsavgiften. En av årsakene til dette er at det i 2013 har vært en markant økning i nye personbiler med elmotor, som f.eks. Tesla Model S.

Dette er 4184 flere enn i 2012.

– Så bilbransjen må kunne sies å ha hatt et godt år. Jeg vil legge til at inntektene på engangsavgift også er påvirket av at satsen på motoreffekt ble redusert i 2013, forklarer Wølner.

Også for omregistreringsavgiften er det nedgang i inntektene. Den gikk ned med 245 millioner kroner til 2,1 milliarder kroner. Dette er hovedsakelig på grunn av endringer i avgiftssatsene.



Import: Merverdiavgiften ved innførsel utgjorde 121,9 millioner kroner i 2013. Foto: nyebilder.no

De 10 største avgiftene i 2013

(tall i mill kroner)

AVGIFT	2013
Merverdiavgift ved innførsel	121,9
Engangsavgift motorvogn	20,2
Produktavgift på alkoholholdige drikkevarer	12,2
Veibruksavgift på autodiesel	10,2
Årsavgift	9,7
Forbruksavgift på elektrisk kraft	7,9
Avgift på tobakksvarer	7,1
Veibruksavgift på bensin	6,3
CO2-avgift	4,7
Omregistreringsavgift	2,1

til statskassen



Veksten avtar. – Vareimporten har fortsatt å øke, men ikke med samme vekst som de foregående årene, sier Esben Wølner, som er avdelingsdirektør ved innkrevs- og regnskapsavdelingen i Toll- og avgiftsdirektoratet. Foto: Terje Heiestad

delen. For hele 2013 var dieselandelen blant nyregistrerte biler 52,8 prosent, mot 64,3 prosent i 2012. I 2010 utgjorde de dieseldrevne bilene om lag 75 prosent av alle de nyregistrerte bilene.

Blant de andre særavgiftene kan også nevnes at inntektene fra forbruksavgiften på elektrisk kraft kom på nesten 8 milliarder kroner, en vekst på 821,7 millioner kroner. Produktavgiften på alkoholholdige drikkevarer kom på 12,2 milliarder, en vekst på 99 millioner kroner, mens avgiften på tobakksvarer kom på 7,1 milliarder kroner, en nedgang på 235 millioner kroner. ■

Inntektene fra årsavgift og vektårsavgift stiger med henholdsvis 331 millioner kroner til 9,7 milliarder kroner og 2 millioner kroner til 327 millioner kroner. For disse avgiftene tilsvarer veksten i inntekter økningen av antall avgiftspliktige kjøretøy i 2013.

FORTSATT MER DIESEL

– For særavgiftenes del er det interessant å merke seg at veibruksavgiften på autodiesel fortsetter å stige. I 2013 var inntektene på 10,2 milliarder kroner, en økning på over 450 millioner kroner fra 2012. Samtidig har inntektene fra veibruksavgiften på bensin fortsatt å synke, og havnet i 2013 på 6,3 milliarder kroner, en nedgang på over 280 mil-

lioner kroner, sier Wølner.

Han sier det vil bli interessant å følge denne utviklingen. Tallene fra bilsalget i 2013 viser en markant nedgang i dieselan-

NØKKELTALL FOR TOLL OG AVGIFTER (tall i mill. kroner)	INNTEKTER 2013	INNTEKTER 2012
Tollinntekter	2 882	2 877
Merverdiavgift ved innførsel	121 900	120 071
Motorvognavgifter	32 309	33 213
Særavgifter	55 114	53 916
Sum	212 205	210 077

Regjeringen vil styrke grensekontrollen

Regjeringen har besluttet å endre oppgavefordelingen mellom Tollvesenet og Skatteetaten. Grensekontrollen skal styrkes og Tollvesenet skal rendyrkes til å drive grensekontroll og vareførselsadministrasjon. Ansvar for skatter og avgifter samles i Skatteetaten.

TEKST Simen Narjord og Tore Skår FOTO Simen Narjord

4. mars lanserte finansminister Siv Jensen nyheten om at Skatteetaten får et helhetlig ansvar for skatter og avgifter, mens Tollvesenet skal styrkes og rendyrkes til å drive grensekontroll og vareførselsadministrasjon. Overføringen skal være gjennomført senest 1. januar 2016.

– Målet er å få en mer effektiv ressursbruk og en styrket grensekontroll for å bekjempe kriminalitet, sa Siv Jensen.

MØTTE PÅ SVINESUND

Finansministeren møtte opp både i Skattedirektoratet og på tollstasjonen på Svinesund for å lansere nyheten overfor media. Samtidig ble det gjennomført allmøter i begge etatene hvor de ansatte fikk informasjon om endringene.

På Svinesund fikk finansministeren en omvisning på tollområdet, med innføring i de ulike arbeidsoppgavene som tollerne på grensen utfører.

En av Tollvesenets skanneroperatører viste hvordan en skanning foregår og hva tollerne ser etter når de vurderer skannerbildene.

– Jeg skjønner at det kreves erfaring og dyktige tollere for å tolke disse bildene. For meg ser jo disse bildene ikke mistenkelige ut, sa finansministeren.

Tollvesenets stasjonære skanner på Svi-



MØTTE PÅ SVINESUND: Finansminister Siv Jensen møtte på Svinesund for å lansere nyheten om ny oppgavefordeling mellom Tollvesenet og Skatteetaten. Fra venstre: Wenche Fredriksen, kontorsjef Svinesund, Siv Jensen og toll- og avgiftsdirektør Bjørn Røse.

nesund og de tre mobile skannerne som er plassert andre steder gjør tollernes hverdag enklere og langt mer effektiv. Skanneren er et viktig hjelpemiddel som tolleren bruker til å avgjøre om det er grunnlag for en grundigere manuell kontroll av kjøretøyet.

FLERE TOLLERE PÅ GRENSEN

Tollvesenet skal nå rendyrkes for å utnytte sin strategiske posisjon på grensen. Tollvesenet skal drive effektiv grensekontroll og vareførselsadministrasjon for næringslivet og for de reisende.

– En styrket grensekontroll gir bedre beskyttelse av det norske samfunnet, sier finansministeren.

Tollvesenet skal få flere tollere på grensen, bedre utstyr og flere virkemidler. Det skal utredes om etaten skal få begrenset politimyndighet, og regjeringen gir Tollvesenet i oppdrag å komme med forslag til dette.

– Vi skal styrke grensekontrollen og Tollvesenet som grenseetat, samtidig som vi skal videreutvikle vår effektive vareførselsadministrasjon og endre oppgavefordelingen mellom Skatteetaten og Tollvesenet. Det blir en krevende, men spennende oppgave, sier

tolldirektør Bjørn Røse.

SÆRAVGIFTER OG MERVERDIAVGIFT

Finansdepartementet opplyser i en pressemelding at Skatteetatens helhetlige ansvar for skatter og avgifter vil frigjøre ressurser, gi stordriftsfordeler og begrense kostnader ved utvikling av nye IT-løsninger. Ved å samordne administrative prosedyrer for flere avgiftstyper, får Skatteetaten også bedre muligheter til å se disse i sammenheng. Tiltaket kan dermed bidra til å redusere omfanget av svart økonomi og skatte- og avgiftssvindler, og gi de skatte- og avgiftspliktige bedre tjenester og service.

UTREDNINGER

Tollvesenet og Skatteetaten skal utrede hvordan overføringen av særavgifter og innførselsmerverdiavgift best kan gjennomføres. Endringene skal gjennomføres snarest mulig og senest 1. januar 2016.

– I godt samarbeid med Skatteetaten, vil vi nå utrede den nye oppgavefordelingen mellom Tollvesenet og Skatteetaten og hvordan endringene kan gjennomføres på en god og smidig måte, sier Røse. ■

Hver dag kommer ca. 25 rutebussar fra utlandet til Norge over Svinesund. På grensen har vært med på tollkontroll på buss.

Foto: Terje Heiestad



Ankomst

Bussen fra Malmö til Oslo ankommer Svinesund og blir vinket inn til kontroll.



Hundesøk

Først blir det gjennomført et hundesøk inni bussen.



Bagasjerom

Hunden får også snuse i bagasjerommet. Det ble ingen funn denne dagen.



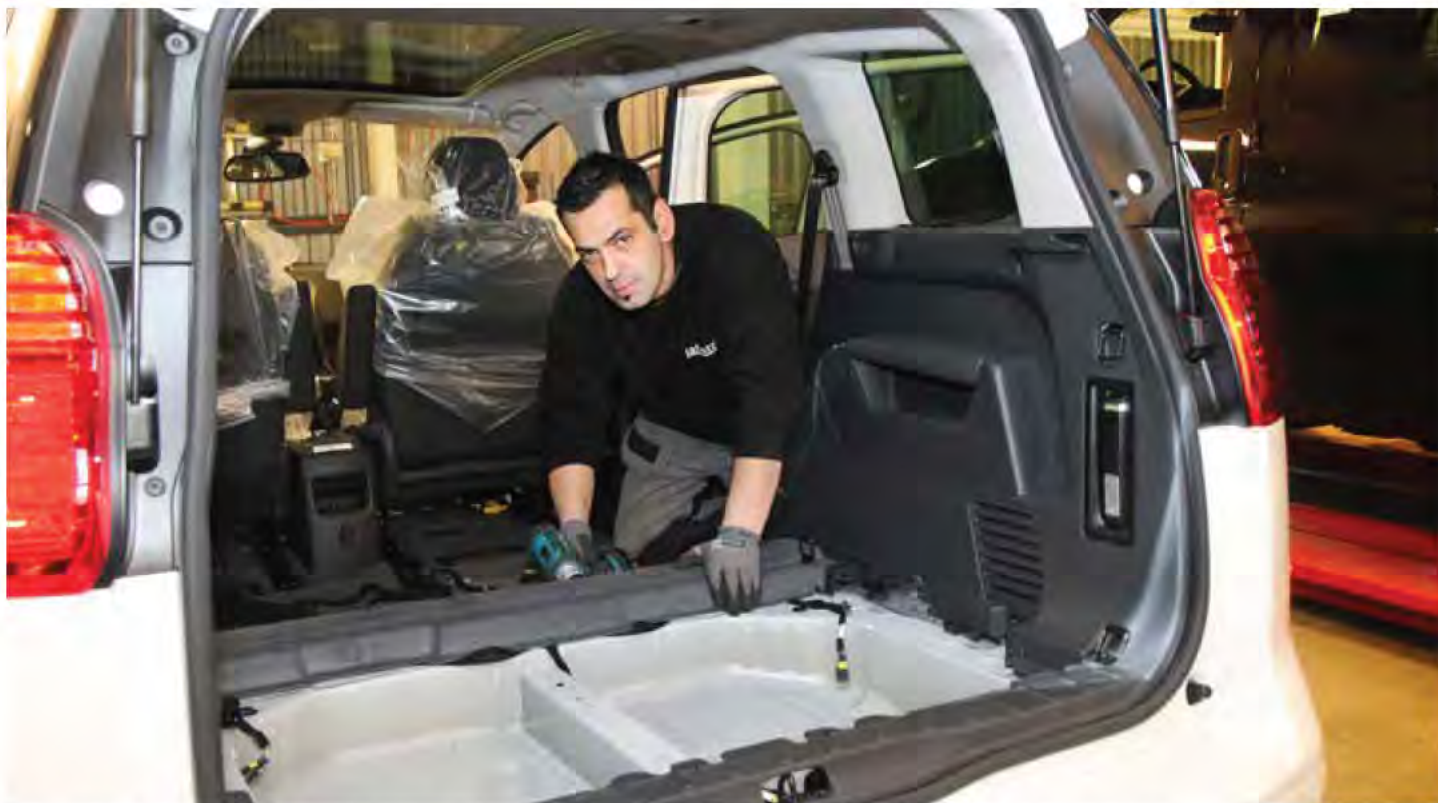
Samtaler

Når hunden er ferdig, prater tollerne med passasjerene. Det ble avdekket flere tilfeller av forsøk på ulovlig innreise. Disse sakene overlates til politiet for videre oppfølging.



En ekstra koffert

Ingen av passasjerene ville vedkjenne seg denne kofferten. Men den inneholdt ikke ulovlige varer.



Bygger varebil: Mirsad Hajrizi har bygget varebiler hos Lafinto i 16 år. Her er det en Peugeot som skal få nytt gulv og skillevegg montert.

JOBBER MIN

Navn: Mirsad Hajrizi
 Yrke: Varebilombygger
 Arbeidsplass: Lafinto AS
 Antall kolleger: 30

Bygger varebiler

I Norge kan enkelte personbiler bygges om til varebiler og selges med redusert avgift. Et av kravene er at bilenes lasterom er stort nok til den såkalte «statskassa» etter ombygging.

TEKST OG FOTO Simen Narjord

På grunn av avgiftsnivået på personbiler, kan man på enkelte biltyper spare store beløp på å registrere dem som varebiler. Ulempen er selvfølgelig at man da får kun to seter, og en skillevegg som i mange tilfeller må plasseres rett bak forsetene.

Siden disse avgiftsreglene er særegne for Norge, blir slike kjøretøy levert som ordinære personbiler til norske importører. Dette har gitt rom for en egen liten næringsvei i Norge, nemlig ombygging fra personbil til varebil. Lafinto i Fredrikstad er et av flere selskap i dette markedet.

LANG ERFARING

Mirsad Hajrizi har arbeidet som varebil-

ombygger ved Lafinto i 16 år.

– Jeg har nok jobbet med mange tusen biler gjennom disse 16 årene, sier han. I de travleste årene har Lafinto levert over 2000 ulike kjøretøyer til norske kunder.

– Jeg liker arbeidet veldig godt. Det er mange forskjellige biler vi jobber med, og det er forskjellige modifikasjoner som må til for å få plass til «statskassa». Statskassa er kal-lenavnet på den tenkte kassen på 140 x 90 x 105 cm som må få plass inni lasterommet for at bilen skal kunne godkjennes som varebil.

ULIKT OMFANG

– Det varierer hvor mye arbeid det er med de forskjellige biltypene. De største bilene

– For mange bedrifter er varebilene både kontor og mini-lager, så da er det viktig å ha fleksible innredningsløsninger i varerommet.

er de enkleste. Der er det stort sett bare å skru ut setene og montere skillevegg, forteller Mirsad.

Den mest omfattende jobben er med biler som er i grenseland for om det i det hele tatt er mulig å få inn den tenkte kassen i varerommet. Det er ofte bakerst det blir trangt, fordi bakluken har hengsler som går inn i varerommet og derfor stjeler plass.

– På noen biler må vi øke takhøyden. Det skjer ved at vi skjærer hull i det opprinnelige taket, og setter på en glassfibertopp som gjør at kassen går inn. I andre biler må vi gjøre endringer i gulvet, slik som på denne Peugeoten, forteller Mirsad.

EN SÆREGEN BRANSJE

Varebilombygging og innredning av varebiler er det nærmeste vi kommer en egen bilindustri her i Norge.

– Vi samarbeider tett med de bilimportørene som bruker våre løsninger. Hvis du ønsker en varebil, så må du kjøpe den via den ordinære forhandlerkanalen. Biler som skal bygges om, blir levert fra forhandlere og importører til oss, og kunden forholder seg til forhandleren slik som han gjør med andre biler. Kunder som allerede har en varebil og som ønsker seg en spesiell innredning, kan imidlertid henvende seg direkte til oss, sier administrerende direktør i Lafinto, Eivind Wolff.

POPULÆRE FIREHJULSTREKKERE

– Vi ser helt klart at det er behov for varebilregistrerte firehjulstrekkere i Norge.



Norsk næring: Administrerende direktør i Lafinto AS, Eivind Wolff, og Mirsad Hajrizi bygger om opptil 2000 ulike vare- og nyttekjøretøy hvert år.

Kraftverk, entreprenører og håndverkere i distriktene er viktige kundegrupper. For mange bedrifter er varebilene både kontor og minilager, så da er det viktig å ha fleksible innredningsløsninger i varerommet, sier Wolff.

GODKJENNES FØR BRUK

Når det kommer nye modeller på markedet som kan egne seg for varebilombygging, så lages først en prototype. Disse bilene kommer ikke for salg. Prototypen går gjennom alle nødvendige godkjenninger, både hos vegmyndighetene og hos importørene. Det er likevel slik at alle kjøretøy som skal registreres må enkeltgodkjennes.

– Vi har et veldig godt samarbeid med trafikkstasjonen her i Fredrikstad som godkjenner alle biler før de sendes tilbake til forhandlerne, sier Wolff. ■

Utdrag tekniske krav

IKKE SETER BAK FØRERSETET

- Skal ha fastmontert beskyttelsesvegg mellom fører-/passasjerrom og godsrom.
- Avstanden mellom beskyttelsesvegg og karosseri skal ikke overstige 5 cm (spesielle regler gjelder for airbag).
- Varerommet skal være utformet slik at det kan romme en tenkt, rettvisk kasse med lengde 140 cm, bredde 90 cm og høyde 105 cm.
- Fullstendige krav til varebil klasse 2: Engangsavgift for motorvogn m.m. for 2014 er tilgjengelig på toll.no.

REDUSERTE SATSER ENGANGSAVGIFT

- Vektkomponent: 22 prosent av personbilavgift
- Effektkomponent: 22 prosent av personbilavgift
- NOx-komponent: 30 prosent av personbilavgift
- CO2-komponent: 30 prosent av personbilavgift

RÅD OG TIPS

TOLLTARIFF

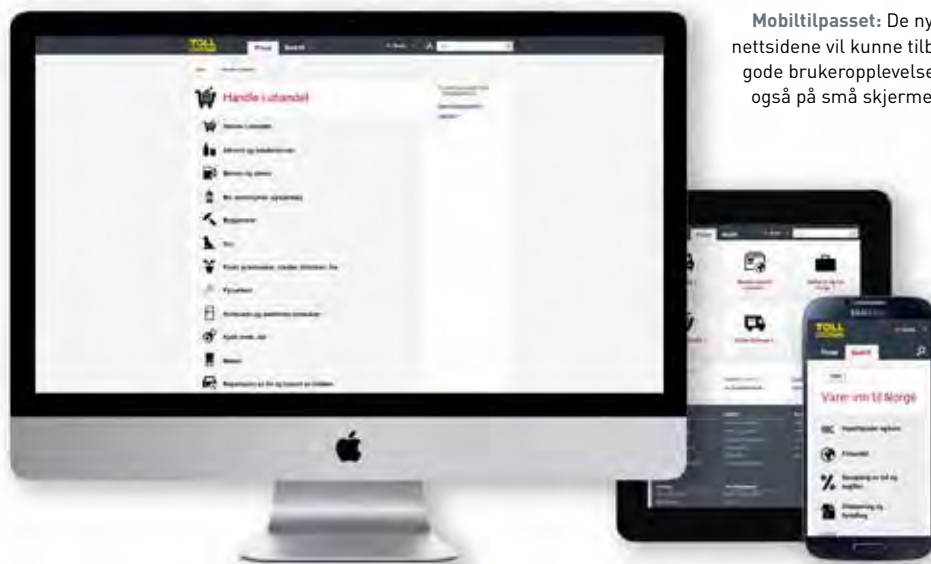
Ordbok: Tolltariffen, som er tilgjengelig fra toll.no, er en varebetegnelse som angir om en vare kan importeres tollfritt eller om den er tollpliktig, og etter hvilken sats tollen i tilfelle skal betales. Den norske tolltariffen er basert på en internasjonal konvensjon som inneholder en nomenklatur for klassifisering og beskrivelse av varer. Denne oppdateres jevnlig.

OPPRETT ABONNEMENT PÅ TOLL.NO

Tips: Ved å abonnere på nyhetsbrev fra toll.no, får du automatisk oppdateringer på e-post om tema som du er interessert i. Gjennom abonnementet får du beskjed når vi har publisert nyheter, rundskriv, veiledere, regelverksendringer og annet på tema som du selv har valgt. Du kan også velge hvor ofte du ønsker å motta e-posten.

KALKULATORER

RÅD: På toll.no finner du flere kalkulatorer som hjelper deg med å beregne riktige kjøretøyavgifter. Du finner en kalkulator for beregning av avgifter ved import av kjøretøy, en kalkulator for å beregne hvor mye du må betale i engangsavgift når kjøretøyet forandrer avgiftsmessig status, f. eks. fra varebil til personbil, og en kalkulator som beregner omregistreringsavgift.



Mobiltilpasset: De nye nettsidene vil kunne tilby gode brukeropplevelser også på små skjermer.

Tollvesenet får nye nettsider

I løpet av sommeren får Tollvesenet nye nettsider. Det skal bli lettere å finne fram, tekstene er forbedret og nettsiden vil være tilpasset visning på nettbrett og mobiltelefoner.

Dagens nettsider, www.toll.no, kom på lufta i 2005. Siden den gang har det vært en enorm utvikling der mobil og nettbrett tar over for stasjonære pc-er. På toll.no kommer snart en av tre besøkende fra mobile plattformer. De nye nettsidene vil kunne tilby gode brukeropplevelser på små skjermer.

– Tilpasning av siden til mobil gjør at vi må tenke nytt om design og innhold. Små skjermer krever hardere prioritering og en forenkling av måten å presentere innholdet på. Vi «forstyrrer» hovedinnholdet på siden minst mulig. Dette er et godt prinsipp også for større skjermer, forteller nettredaktør Hilde B. Jenssen i Toll- og avgiftsdirektoratet.

– Etter planen skal de nye nettsidene lanseres i løpet av sommeren. Utviklerne holder nå på med kodearbeidet. Samtidig jobber vi hardt med forbedring av tekster.

TYDELIG SKILLE MELLOM NÆRINGS LIV OG PRIVAT

En stor endring fra dagens nettsider er at sidene blir delt i innhold for næringslivet og innhold for privatpersoner med hver sin forside.

– Forsiden for næringslivet vil være mer skreddersydd for denne brukergruppen. Vi tror og håper at alle blir mer fornøyd med denne løsningen. Som tidligere vil det fortsatt være mulig å abonnere på nyheter og endringer på e-post, sier Jenssen.

BEDRE TEKSTER

– Brukerundersøkelser viste at mange hadde problemer med å forstå tekstene våre. Det har ført til et omfattende arbeid for å forbedre tekstene, forteller nettredaktøren.

Tre parter deltar i dette arbeidet. Infosenteret i Tollregion Oslo og Akershus gir innspill til hvordan tekstene fungerer i dag og hva brukerne spør om. Kommunikasjonsstaben gir råd om språk og tekstutforming, og fagavdelingene sikrer at innholdet blir korrekt.

– Dette er tidkrevende arbeid. Vi har mye komplisert regelverk med mange detaljer. Vi har allerede publisert en del nye tekster, og tror vi har lykkes bra så langt. Tilbakemeldinger fra brukerne våre forteller at fire av fem brukere synes det nye innholdet er nyttig, sier Jenssen. ■



PROFIL

VALBORG BISHOP (48) begynte som toller i Stavanger i 1986. Hun har alltid jobbet med grensekontroll, og de siste 13 årene har hun vært kontorsjef for grensekontrollen i Stavanger. Hun er gift med en engelskmann og har to barn på 21 og 14 år. På fritiden liker hun å trene, og da går det enten i jogging eller trening på helsesenter. Om vinteren er det skiene som frister mest.

Motiveres av resultater

Valborg Bishop er leder for grensekontrollen ved tollkontoret i Stavanger.

TEKST Tore Skår FOTO Elisabeth Tønnessen

HVA JOBBER DU MED?

Jeg er leder for grensekontrollen ved tollkontoret i Stavanger. Vi har ansvaret for grensen helt fra Åna-Sira i sør til Boknafjorden i nord. Vi er til sammen 28 på grensekontrollen, hvorav 23 tjenestemenn som jobber i turnus og der 3 av dem er hundeførere. Men vi skal bli flere: I skrivende stund holder vi på med å gå gjennom søknadsbunken til nye stillinger hos oss. Heldigvis er det mange som søker, og vi gleder oss til å få nye medarbeidere.

Grensekontrollen har hovedkontoret sitt på Stavanger lufthavn Sola, og en av våre hovedaktiviteter er å sørge for en god grensekontroll på flyplassen. Sola er blant landets største flyplasser – en travel flyplass med mye aktivitet.

Vi har også daglige anløp og avganger for ferge til og fra Danmark, hvor vi er til stede. Båten seiler mellom Hirtshals, Stavanger og Bergen. Trafikken er voksende; Fjordline

har satt inn to nye store gassferger med god kapasitet, og vi ser at godsmengdene øker.

Vi har også flere andre kontrollområder å ta tak i, blant annet gjennomfører vi jevnlig fartøykontroller. Og vi utfører avgiftskontroller rettet mot for eksempel ubetalt årsavgift, bruk av avgiftsfri diesel og bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy. Vi er en grensekontrollenhet med et stort oppgavespenn.

For å utføre jobben vår, er vi avhengig av et godt samarbeid med andre offentlige etater. I Stavanger jobber vi mye sammen med politiet og kystvakten. I og med at vi har ansvar for en lang kyststripe, er samarbeidet med kystvakten viktig. Vi har også godt samarbeid med Mattilsynet og Statens vegvesen.

Tollkontoret i Stavanger er delt opp i to kontorer. I tillegg til oss som jobber med grensekontroll, har vi tjenestemenn som jobber med blant annet fortolling og som tollrevisorer. De holder til i Statens hus i Stavanger.

HVA ER DINE STØRSTE UTFORDRINGER?
Akkurat nå ser det ut til å bli en utfordring

for oss at det ligger an til at Fjordline skal få lov til å ta med innenlandstrafikk mellom Stavanger og Bergen på sine seilinger til og fra Danmark. Dette vil kunne gi oss noen kontrollutfordringer, blant annet fordi vi blander innenlandstrafikk og utenlandstrafikk. Men vi er i gang med å se på hvordan dette kan løses, og har en god dialog med Fjordline om saken.

Vi har også en kontinuerlig utfordring med å finne ut hvor vi skal rette innsatsen. Skal vi prioritere kontrollen på Sola eller ved fergen? Eller er det andre typer kontroller vi skal prioritere? Slike vurderinger gjøres kontinuerlig. Jeg tror det er bra – det gjør at vi hele tiden må tenke på hvordan vi kan jobbe smartest mulig, og det medfører at vi utvikler oss.

Gjennom den jobben vi utfører, oppnår vi resultater. Vi gjør beslag, vi stopper narkotika fra å komme inn på markedet og vi stopper andre ulovlige varer. Gjennom vår tilstedeværelse, utgjør vi en forskjell. Det er en viktig motivasjonsfaktor. ■

– Fyrverkeri er eksplosiv, derfor er fyrverkerihandel strengt regulert. Etter at forbodet mot pinnerakettar blei innført i 2008, har det blitt 70 prosent færre skadar.

Hindrar farglege produkt

Direktoratet for samfunstryggleik og beredskap (DSB) og Tollvesenet er begge viktige aktørar i arbeidet med å hindre at farlege produkt hamnar på marknaden.

TEKST Tore Skår FOTO DSB



Produkttryggleik: Torill Tandberg i DSB peiker på at dei har ei viktig rolle for å følgje opp forbrukar- og produkttryggleiken i Noreg.

DSB arbeider med tryggleik i samband med produkt og forbrukartenester innanfor lov om kontroll med produkt og forbrukartenester (produktkontrolllova), lov om tilsyn med anlegg og elektrisk utstyr (el-tilsynslova) og brann- og eksplosjonsvernlova. Målet er å redusere risikoen for alvorlege skadar og dødsfall som følgje av bruk av produkt eller forbrukartenester.

EØS-VARELOVA

– Vi samarbeider godt med DSB på fleire område. Mellom anna skal vi no i gang med eit samarbeid for å følgje opp EØS-varelova, som er EU sitt regelverk for å sikre at varer i den indre marknaden oppfyller krava til viktige samfunnsomsyn som helse, miljø og tryggleik, samtidig som vareflyten ikkje skal stoppast, seier Liv Rundberget, som er underdirektør ved vareførselsseksjonen i Toll- og avgiftsdirektoratet.

Torill Tandberg i DSB peiker på at dei har ei viktig rolle for å følgje opp forbrukar- og produkttryggleiken i Noreg.

– Denne lova stiller krav til oss som marknadstilsynsmyndigheit, seier Tandberg, som er avdelingsdirektør for avdeling for næringsliv, produkt og farlege stoff.

– Mandatet vårt er å gå ut i marknaden og føre tilsyn med at produkta som finst der i dag oppfyller HMS-krava. Men EØS-varelova stiller òg krav til at vi skal samarbeide med Tollvesenet. Og det er bra, for det beste er at vi får stoppa produkt som ikkje tilfredsstiller HMS-krava på grensa, presiserer Tandberg.

Tollvesenet har høve til å stanse og halde tilbake varesendingar når det er mistanke om at krava til helse, miljø og tryggleik ikkje blir oppfylte. I desse tilfellene kontakter Tollvesenet fagmyndigheiten.

– Tollvesenet har fleire gonger kontakta oss og bedt oss sjå nærmare på produkt som kanskje må stoppast, seier Tandberg.

MÅLRETTA KONTROLL

Ho presiserer at samarbeidet er godt. Gjennom fortollingssystemet kan Tollvesenet ha målretta kontrollar, og det blir gjort i samarbeid med DSB. I tillegg er DSB kontaktpunkt for EU sitt meldesystem om farlege produkt, RAPEX.

– Vi gir òg tollarar opplæring i kva dei skal sjå etter når dei står overfor produkt som kanskje bør stoppast frå å komme ut på marknaden, forklarar Tandberg.



Fyrverkeri: Tollvesenet og DSB samarbeidar mellom anna om fyrverkeri. Alle som skal innføre fyrverkeri frå utlandet til Noreg, må søkje DSB om løyve. Foto: Audun Braastad / NTB Scanpix

FYRVERKERI

Eit anna område etatane samarbeider på, er fyrverkeri. Det er DSB som forvaltar regelverket som er knytt til handel og trygg bruk av fyrverkeri og pyroteknikk.

– Fyrverkeri er eksplosiv, derfor er fyrverkerihandel strengt regulert. Etter at forbodet mot pinnerakettar blei innført i 2008, har det blitt 70 prosent færre skadar. Men det har vore like mange augeskadar som før. Det viser kvifor denne marknaden må vere strengt regulert, poengterer Tandberg.

Alle som skal innføre fyrverkeri frå utlandet til Noreg, må søkje DSB om løyve. Og dersom ein tek med seg fyrverkeri over grensa, må ein kontakte Tollvesenet på raud sone for å vise fram gyldig løyve frå DSB.

– Dersom Tollvesenet avdekkjer fyrverkeri i kontroll på grøn sone, blir det alltid beslaglagt, sjølv om ein har gyldig løyve frå DSB og verdien på fyrverkeriet er innanfor den toll- og avgiftsfrie kvoten, seier Liv Rundberget.

Tandberg forklarar at reduksjonen i talet på skadar her i Noreg har ført til interesse frå Sverige og resten av Norden, og truleg vil fleire land stramme inn fyrverkeriregelverket.

KJEMIKALIUM

Eit tredje område der DSB og Tollvesenet samarbeider tett, er det som gjeld innførsel av kjemikalium til ulovleg produksjon av eksplosiv og narkotika.

– Kvar dag blir det omsett og brukt store mengder kjemikalium heilt lovleg i Noreg. Men i feil hender kan desse stoffa brukast til ulovleg produksjon av eksplosiv og kjemisk narkotika, seier Tandberg.

DSB har foreslått og sett i verk ei rekkje tiltak for å hindre at kjemikalium som blir brukte til eksplosiv hamnar i urette hender. Som eit ledd i kampen mot terror, har EU vedteke påbod som legg avgrensingar på ammoniumnitrat og 14 andre stoff og stoffblandingar. Desse påboda vil gjelde i Noreg frå september 2014. Det er alt innført avgrensingar på ammoniumnitrat.

Det vil òg komme restriksjonar på kven som kan kjøpe og krav til dei som sel bestemte kjemikalium, og det vil bli innført rapporteringsplikt og krav om å rapportere mistenkjelege kjøp. DSB kontrollerer verksemdar som handterer kjemikalium for å sjekke at kjemikalia blir brukte på ein trygg måte og at dei ikkje kjem på avvegar. For sprengstoff har det i alle år vore svært

strengt regime for all handtering.

Kripos er nasjonalt kontaktpunkt for mistenkjelege transaksjonar med bombe-kjemikalium, med involvering frå Politidirektoratet, PST og DSB. Tollvesenet er i første rekkje ein hjelper for justismyndigheitene når det gjeld grensekryssande vareførsel.

– Sjølv om vi legg inn ein del restriksjonar og rapporteringsplikt, er det likevel viktig at vi alle saman, både i bransjen og industrien, følgjer godt med, seier Tandberg og Rundberget. ■

Fakta

OM DSB

DSBs ansvar på samfunnstryggleiksområdet omfattar nasjonal, regional og lokal tryggleik og beredskap, brann- og eltryggleik, industri- og næringslivstryggleik, farlege stoff og produkt- og forbrukartryggleik.

- DSB har ansvar for Sivilforsvaret.
- DSB er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet.
- Direktoratet held til i Tønsberg.

HISTORIE



SKILTLESENDE KAMERA: Oblatordninga blei avvikla i 2012. I dag blir skiltlesende kamera brukte for å kontrollere om årsavgifta er betalt (foto: nyebilder.no).

Årsavgifta

20. mars i år var det forfall på årsavgifta. I år blei det sendt ut krav om årsavgift for 3,6 millionar køyretøy, ein auke på 69 000 køyretøy frå i fjor. I år er det venta at årsavgifta vil gi ei samla inntekt på 9,46 millionar kroner til statskassa.

Årsavgifta er den største kravutsendinga til Tollvesenet. Ho har etter kvart òg begynt å bli ei tilårskommen avgift. Det har vore skriva ut årsavgift på personbilar heilt sidan 1917. Avgifta blei den gongen etablert under nemninga «Skat paa motorvogner og lystfartøier» som ledd i skattlegginga av «luksus».

I starten var avgifta basert på verdien til køyretøyet, og ho blei skriven ut med progressive satsar etter modellen og verdien til køyretøyet. Satsane blei 1 % av verdi under 2500 kroner, 2 % av verdi mellom 2500 og 5000 kroner, 3 % av verdi mellom 5000 og 10 000 kroner og 4 % av verdi over 10 000 kroner.

I åra etter avgiftsinnføringa auka satsane jamt og trutt. I 1930 blei avgifta sløyfa for lystfartøy, og nemninga på avgifta blei endra til «Skatt på motorvogner».

STYKKAVGIFT

Avgifta blei kalla «luksusavgift» fram til 1959. Ved lov av 19. juni 1959 gjekk ein så vekk frå dei differensierte satsane og over til den forma for årsavgift vi har no, som er ei stykkavgift med faste satsar, uavhengig av registreringsår, verdi og storleik på køyretøyet. Ved overgangen til udifferensiert avgift blei avgiftsbeløpet fastsett til 200 kroner per år for personbilar som var registrerte etter 2. februar 1959.

I 1959 skifta avgifta namn til «Årsavgift på personbilar og motorsyklar», og frå 1971 blei avgifta kalla berre «Årsavgift».

Årsavgiftssatsen var den same frå 1959 til 1969. Då gjekk avgifta opp til 250 kroner. I 1971 blei avgifta sett til 300 kroner og blei ståande på det til 1980 – då gjekk avgifta opp til 400 kroner. Sidan har årsavgifta blitt sett opp jamt og trutt så å seie kvart år.

FISKAL AVGIFT

Årsavgifta er ei reint fiskal avgift, det vil seie at inntektene frå avgifta går direkte i statskassen utan noka form for øyremeking. Avgifta er ikkje meint som kompensasjon for at bilførarane bruker vegnettet, og tek ikkje omsyn til om køyretøyet blir nytta lite eller mykje. Avgifta gjeld for ulike typer køyretøy med tillatt totalvekt under 7 500 kg.

I 2008 blei det innført ein miljøkomponent i avgifta. I budsjett dokumenta blei det grunnlagt slik: «De nyeste diesebilene uten partikkelfilter forårsaker i gjennomsnitt noe mer lokal forurensning i form av høyere utslipp av partikler og NOx enn de nyeste bensinbilene. For å begrense den lokale forurensningen, foreslår Regjeringen en miljødifferensiering av årsavgiften [...]»

Endringa førte til at bensinbilar og diesebililar med fabrikkmontert partikkelfilter fekk ein lette i årsavgifta, mens diesebililar

utan fabrikkmontert partikkelfilter fekk høgare avgift.

TOLLVESENET INNKREVJAR SIDAN 1974

Då Avgiftsdirektoratet blei oppretta i 1954, tok dei over oppgåva med årsavgiftsinnkrevjing frå skattefogdane. Frå 1974 blei oppgåva utført av Tollvesenet, ettersom Avgiftsdirektoratet formelt blei slått saman med Tolldirektoratet i 1974.

I 1984 blei det innført ei tilleggsavgift på 250 kroner for årsavgift som ikkje blei betalt ved forfall. Denne avgifta har stått sidan. Tollvesenet overtok ansvaret for avskiltinga i 1990. Før den tid var det berre politiet og Statens vegvesen som hadde avskiltingsmyndighet.

I 1993 blei oblatordninga innført, ei ordning som medførte at bileigarane måtte klistre oblat/klistremerke på bilskilta. Oblatet var eit bevis på at bileigaren hadde betalt årsavgifta, gjennomført EU-kontroll og betalt forsikringa. Ordninga blei avvikla i 2012.

I 2014 er årsavgifta delt inn i fire avgiftsgrupper med ulike satsar, avhengig av type køyretøy.

Frå 1. januar 2016 tek Skatteetaten over oppgåva med å krevje inn årsavgifta.

Kilder: regjeringen.no, toll.no, Tollvesenets historiebok

TAL OM TOLL

10

kilo er grensa for kva du kan ta med deg av kjøt, kjøtvarer, ost og fôrvarer når du reiser til Noreg frå eit anna EØS-land.

22,1

millionar kroner i udeklarerat valuta blei avdekt i kontrollar på Oslo lufthamn Gardermoen i 2013.

161,50

per HK er avgiftssatsen som skal betalast ved innførsel og innanlandsk produksjon av båtmotorar på minst 9 hestekrefter.

5000

kroner er minsteverdien for at vare-sendingar som skal sendast ut av Noreg, skal deklarerast til Tollvesenet.

33 000

trua dyre- og planteartar over heile verda er beskytta av CITES, som er ein internasjonal avtale som overvakar og regulerer handel og transport med trua ville artar.

Gi innspel til tolltariffen 2015

I samband med utarbeidinga av neste års tolltariff, inviterer Tollvesenet næringslivet og offentlege organ til å komme med innspel til endringar i korleis tolltariffen blir delt opp. Innspel kan sendast til tolltariffen@toll.no. Skriv «Innspel til tolltariffen 2015» i emnefeltet. Fristen for å sende innspel er 11. april 2014. Det er sett nokre krav til forslaga – mellom anna må endringar vere teknisk mogleg å gjennomføre i forhold til HS-nomenklaturen, og behovet for nye oppdelingar må dokumenterast. Les meir om dette på toll.no.

TOLLTAVLA

KURS FOR NÆRINGSDRIVANDE

[Arrangør: Tollregion Oslo og Akershus]

KURS	TIDSPUNKT	KVAR	FOR KVEN
Basiskurs i tollbehandling	1. april 2014 klokka 08.30–16.00. Påmeldingsfrist 25. mars.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Alle som tollekspederer varer eller driv verksemd knytt til import eller eksport.
Kurs for tollagerhaldarar	2. april 2014 klokka 09.00–15.00. Påmeldingsfrist 3. oktober.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Personar som jobbar i spedisjonsbransjen og personar som jobbar med import og eksport av varer.
Kurs i tollova og meirverdiavgiftslova	9. april 2014 klokka 08.30–15.00. Påmeldingsfrist 2. april.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Alle som jobbar med import eller produksjon av særavgiftspliktige varer.
Kurs i opphavsreglar – preferansetollbehandling	24. april 2014 klokka 09.30 – 14.00. Påmeldingsfrist 16. april.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Personar som importerer eller eksporterer næringsmiddel eller vurderer å begynne med det.
Basiskurs i tollbehandling	7. mai 2014 klokka 09.00–15.00. Påmeldingsfrist 16. april.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Personar som har ansvar for eller oppgaver knytte til tollageret eller som ønskjer å opprette tollager.
Kurs i klassifisering – lær tolltariffen å kjenne	8. mai 2014 klokka 09.00–15.00. Påmeldingsfrist 2. mai.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Alle som tollekspederer varer eller driv verksemd knytt til import eller eksport.
Kurs i klassifisering av næringsmiddel	14. og 15. mai 2014 klokka 08.30– 15.00 kvar dag. Påmeldingsfrist 7. mai.	Tollbygget ved Oslo lufthamn Gardermoen, Edvard Griegs vei.	Personar som importerer eller eksporterer næringsmiddel eller vurderer å begynne med det.

TOLLREGIONANE

Tollregion Aust-Noreg
austnoreg@toll.no
+47 69 36 22 00

Tollregion Sør-Noreg
sornoreg@toll.no
+47 38 12 00 12

Tollregion Midt-Noreg
midtoreg@toll.no
+47 73 88 43 00

Tollregion Oslo og Akershus
oslo@toll.no
+47 22 86 03 00

Tollregion Vest-Noreg
vestnoreg@toll.no
+47 55 57 37 00

Tollregion Nord-Noreg
nordnoreg@toll.no
+47 77 62 55 00

VIKTIGE TELEFONNUMMER

Infosenter: 0 30 12
Narkotips: 80 03 12 12
Årsavgift: 22 86 02 00
Vektårsavgift og vrakpant: 75 54 95 00



«Statskassa» må få plass!

SE SIDE 20



Toll på mobilen! SE SIDE 22

Nytt om bil

TILLATE MED UTANLANDSKREGISTRERT LÅNEBIL

Har du fast opphaldsstad i Noreg, kan du no lovleg innføre og bruke eit privatlånt utanlandskregistrert køyretøy.

Det er visse krav det er viktig å rette seg etter:

- Du kan bruke køyretøyet i inntil 25 dagar totalt i ein periode på tolv månader.
- Meld frå til Tollvesenet før køyretøyet skal innførast til Noreg.
- Den som bruker køyretøyet, er ansvarleg for at det har godkjend forsikring.

Du kan melde frå elektronisk på skjemaet «Meld inn bruk av utanlandskregistrert lånebil», som er tilgjengeleg på toll.no, eller direkte hos Tollvesenet når du passerer grensa.

MILJØTILPASSA EINGONGSAVGIFT

Eingongsavgifta påverkar utsléppsnivåa i bilparken.

- Dei siste åra har innslagspunktet for CO₂-avgifta gått ned, samtidig som satsane for køyretøy med svært høgt CO₂-utslépp har gått opp.
- Det gjennomsnittlege CO₂-utsléppet for nye bilar som blei registrerte i 2013 var 123 g/km. I 2012 var det tilsvarande talet 130 g/km og i 2011 var det 134 g/km, ifølgje Opplysningsrådet for veitrafikken.

NYE BRUKSFRÅDRAG

Toll- og avgiftsdirektoratet gjennomførte i 2013 ei høyring om å endre bruksfrådraga i eingongsavgifta ved import av brukte køyretøy.

Bruksfrådraga er no oppdaterte basert på nye berekingar av det reelle økonomiske verdifallet på køyretøyet. Det vil bidra til at køyretøy som blir brukimporterte og brukte køyretøy som blir omsette innanlands, blir behandla meir likt. I tillegg til at det er gjort mindre justeringar i satsane i det enkelte alderssegmentet, blir det no gitt frådrag med ein aukande sats heilt fram til køyretøyet er 30 år gammalt.

TILLEGSAVGIFT VED OMBYGGING – FØRSTEGONGSREGISTRERT ETTER 1. JANUAR 2014

Reglane for å berekne tilleggsavgift ved ombygging av køyretøy, til dømes frå varebil til personbil (statusending), er òg endra.

Dei nye reglane gjeld for køyretøy som er førstegongsregistrerte i Noreg frå og med 1. januar 2014. Bruksfrådragstabellen som blir nytta ved import av brukte køyretøy, skal òg brukast når ein skal berekne tilleggsavgift ved ombygging. Den nye bruksfrådragstabellen er tilgjengeleg på toll.no. Tiårsregelen for avgiftsfri ombygging gjeld ikkje for køyretøy som er førstegongsregistrerte etter 1. januar 2014. ■

TEKST: Simen Narjord

TOLL
CUSTOMS