

Til Utenriksdepartementet, Finansdepartementet, Toll- og avgiftsdirektoratet

Fra NorStella, Utvalg for internasjonal handelsforenkling

Kopi til NHO og Transportbrukernes Fellesorganisasjon

## **Kommentarer og endringsforslag til Veileder om forhåndsvarsling**

Krav om forhåndsvarsling vil innebærer nye ekstrakrav til næringslivet. Når dette tegner til å bli situasjonen framover mener Utvalg for internasjonal handelsforenkling i NorStella like fullt det er positivt at Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD) bestreber seg på å sammenfatte nevnte krav i form av en veileder.

Det er likeledes positivt at TAD har satt opp forhåndsvarsling per transporttype i en felles tabell, i motsetning til EU-forordning No. 1875/2006.

Et pedagogisk savn er at man i veilederen ikke har med en eller to eksempelbedrifter. Det ville ha gjort stoffet mer konkret og lettfattelig for aktuelle bedrifter. Vi har mer spesielt følgende kommentarer:

### **Definisjonen av "X", "Y" og "Z"**

Kommentarene vi ved tidligere henvendelser har fått om at X, "opplysninger på varepostnivå skal være så nøyaktig at man kan gjenkjenne varen og skille varene fra hverandre" kan være nyttig å ha med i veilederen. Likeledes noen eksempler av beskrivelser på X-nivå.

Vi regner med at Y – forsendelsesnivå, både dekker stykkgoods- og partilaster. Men dette kan med fordel presiseres klarere.

### **Beskrivelsen av de enkelte dataelementer – inkludering i tabellen**

- Selv om referansen til Unique Consignment Reference Number finnes i EU-forordning 1875/2006 mener vi det er forvirrende å vise til et system som i dag verken er operativt eller ser ut til å bli det innen 1.7.2009.
- Dato og tidspunkt for ankomst til første innpasseringssted i tollområdet. Situasjoner som kø, kollisjon, dårlig vær, uframkommelig vei- eller banestrekning, bil som ikke rekker ferge, farlig gods kontroll osv. indikerer at det i virkelighetens verden kan bli atskillig forskjell mellom oppgitt og faktisk passeringstid. Her ber vi TAD unngå å legge opp til "sovjetisk praksis", men praktisere et betydelig skjønn og godkjenne en tidslakk som tar høyde for nevnte og andre typer uforutsette hendelser.
- Reiserute med landkoder. Skal det brukes landkoder for transitt innen og mellom EU-land? Eller er dette først og fremst en rubrikk som er aktuell når godset går gjennom EU på vei til tredjeland?
- Varens lagringssted. Vi har skjönt det dithen at dette skal avklares i nærmere møter. Dette er viktig fordi slik begrepet framstår i dag gir det rom for atskillig tvil.

- Pakketype. Kode som beskriver dette. Vi har skjønnet det slik at TAD mener dette primært blir en utfordring for programvareleverandørene. Vi tror det likevel her er viktig å klargjøre tydeligere hvilke normer, standarder, typeinndelinger man faktisk forholder seg til, gjerne også med aktuelle lenker oppgitt. Vil vil tro at slike referanser også vil være hensiktsmessig av hensyn til å klargjøre kontrollrutinene hos TAD.