

Told EU-kontoret
Sluseholmen 8 B
2450 København SV

klaus.uhre@skat.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 09-08-2011
SAGSNR.: 2011 - 2744
ID NR.: 133580

Høring - udkast til ny toldbehandlingsbekendtgørelse

Ved e-mail af 30. juni 2011 har Told EU-kontoret anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

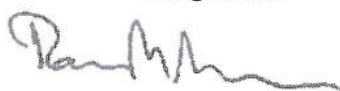
I udkastets § 73, stk 2, er anført, at bl.a. tilførsel kan nægtes, indtil "inkvirering" er afsluttet.

Begrebet "inkvirering" er blevet indarbejdet i den almindelige terminologi i forbindelse med toldbehandling, og det dækker som bekendt den undersøgelse, der er nødvendige for kontrollen, jf. toldlovens § 17, stk 1.

Imidlertid mener Advokatrådet at kunne konstatere, at der ikke noget sted i toldreglerne er givet en definition af, hvad der forstås ved inkvirering, og at der heller ikke noget sted er sket en indirekte definition f.eks. ved henvisning til den undersøgelse, der er omhandlet i lovens § 17, stk. 1.

Derfor foreslår Advokatrådet, at det anføres direkte i bestemmelsen i udkastets § 73, stk. 2 eller andet sted i udkastet, at inkvirering er den undersøgelse, der er omhandlet i toldlovens § 17, stk. 1.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen



DANMARKS
SKIBSMÆGLERFORENING

Danish Shipbrokers' Association
Amaliegade 35B
DK-1256 København K

Tlf: +45 33 91 44 38
Fax: +45 33 91 56 44

info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk

SKAT
Told EU-kontoret
Sluseholmen 8 B
2450 København SV

København, den 2. september 2011

Høring vedrørende ændring af toldbehandlingsbekendtgørelsen

Tak for det fremsendte udkast til ny toldbehandlingsbekendtgørelse.

Danmarks Skibsmæglerforening repræsenterer de mange shippingvirksomheder, der bl.a. er beskæftiget med transport af gods via skib og vore medlemmer har stor interesse i disse regler.

§ 5: Her anføres, at der skal afgives en skriftlig fortoldningsangivelse. Vi finder det ikke klart fra materialet, hvor tidligt en sådan fortoldningsangivelse kan indgives og for skibe har dette stor betydning. Vi vil derfor anbefale at det tydeligt anføres, at fortoldningsangivelse kan afgives til Told- og Skatteforvaltningen f.eks. op til 7 dage for forventet anløbstidspunkt.

§ 6, stk. 3: Her anføres, at Told- og Skatteforvaltningen på tidspunktet for varenes faktiske ankomst skal give meddelelse om, hvorvidt varerne er udtaget til kontrol eller frigivet. Vi finder, at det med fordel kan tydeliggøres, hvad der forstået ved "faktisk ankomst". Er det, når skibet passerer 12-mile grænsen, når det ankommer til havnens venteområde, når det passerer havnens juridiske afgrænsning, når det ankommer til kaj, når skibet er fuldt fortøjet eller...?

En tydeliggørelse vil være til stor hjælp.

Desuden undrer det os, at der skal afgives en skriftlig angivelse, når der i øjeblikket udfoldes store bestræbelser på at indføre elektronisk fortoldning.

§ 6, stk. 7: De enkelte ekspeditionssteder kan udskyde meddelelse om, hvorvidt varerne er frigivet, i op til 2 timer. Udskydelsen regnes fra angivelsestidspunktet eller ekspeditionsstedets førstkomende ekspeditionstidspunkt.

Dette kan give anledning til store logistiske planlægningsudfordringer samt betydelige ekstra omkostninger.

Når skibet er ankommet, så skal lastbehandlingen starte uden forsinkelse og der bestilles på forhånd udstyr til at losse skibet, transportbånd, lastbiler, havnearbejdere med mere. Hvis losning ikke kan påbegyndes med det samme, vil materiel og personale blot spille tiden og da skibene ofte ankommer om natten eller udenfor ekspeditionskontorernes åbningstider, så kan der blive tale om meget betydelige omkostninger. Netop derfor er det vigtigt, at der på et tidligt tidspunkt kan afgives ankomstmeddelelse, ligesom meddelelse og frigivelse eller kontrol skal kunne gives uden at forsinke losning af varerne fra skibet.

§ 12, stk. 3: Her gælder samme kommentarer som i forbindelse med § 6 stk. 3 og 7.

Brancheorganisation for Skibsmæglere, Linleagenter, Skibsklarerings- og Befragtningsvirksomheder,
Køb- og Salgsmæglere, Operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.



Member of The Baltic and
International Maritime Council
(BIMCO)



Member of The European Community
Association of Ship Brokers and
Agents (ECASBA)



Member of The Federation of
National Associations of Ship
Brokers and Agents (FONASBA)

§ 13: Her synes der i første linje at være behov for rettelse af ”toldt oldhavne”.

§ 23 stk. 1: Afsnittet ender ”til told- og skatteforvaltningen...” Mangler der en fortsættelse af sætningen?

§ 31, stk. 2: Det anføres, at told- og skatteforvaltningen indsætter det faktiske ankomsttidspunkt. Dette synes at være en ændring i forhold til nuværende procedure, hvor det er skibets agent, der indsætter faktisk ankomsttidspunkt i toldsystemet. Vi formoder, at det ikke er hensigten at ændre dette.

Som tidligere anført, så bør det fremgå mere klart, hvornår skibet er ”ankommet”.

Indenfor transportretten er skibet ofte ankommet, når det ankommer til havnens venteområde og i toldbehandlings-bekendtgørelsen bør der være en klar anførsel af, hvornår skibet skal betragtes som ankommet. Vi finder, at et sammenfald med den almindelige transportret er at foretrække.

§ 34: Normalt udpeger skibet en lokal skibsagent til at varetage skibets rapporteringsforpligtigelser og til at optræde som repræsentant for skibet under dets havneophold. Der er ingen forpligtigelse for skibet til at have en lokal repræsentant og der er skibe, der vælger ikke at have en skibsagent og dermed er der ikke nogen lokal juridisk repræsentant for skibet/transportøren.

Agenten optræder som skibets repræsentant og udfører de forskellige opgaver på vegne af skibet. Skibets agent har ikke selvstændig instruktionsmyndighed og det er helt urimeligt, hvis han hæfter for told og afgifter. Det bør alene være transportøren, der hæfter for told og afgifter indtil varerne er angivet. Skibets lokale agent er repræsentant/fuldmægtig for skibet og kan modtage og i et vist omfang behandle henvendelser om told og andre forhold på vegne af skibet, men bør under ingen omstændigheder hæfte personligt for skibets forpligtigelse til angivelse af varer.

§ 35, stk. 7: Igen er der behov for en afklaring af, hvornår et skib er ”ankommet”.

§44: Der er her bestemmelser vedrørende krav til indholdet af fakturaer. Der synes ikke at være fuld overensstemmelse med de nye krav til Listeindberetning og Mømsbekendtgørelsen og § 44 bør kontrolleres. Skal der ikke anføres EORI-nummer, momsnummer, landekode etc.?

§ 55, stk. 3: Det anføres, at eksportledsagedokumentet sammen med varerne skal frembydes for den stedlige toldmyndighed ved varernes udpassage af EU's toldområde og at denne myndighed attesterer varernes udførsel af EU.

Vi foreslår, at denne formulering revurderes. 200 tons biomasse eller 5.000 tons fiskeolie frembydes vel ved, at SKAT orienteres, men formuleringen kunne give det fejlagtige indtryk, at der skal ske en faktisk fremvisning på toldkontoret sammen med eksportledsagedokumentet.

§ 57: Samme kommentarer som for § 44.

§ 73: Her nævnes det, at der skal ske ”inkvirering”. Vi er ikke bekendt med en definition af dette ord og foreslår, at der enten anføres, hvad ordet dækker eller alternativt, at der benyttes et mere mundret

ord. Eventuel kan det anføres, at det er den undersøgelse, der er nødvendig i forbindelse med toldbehandlingen. Dette vil finde støtte i toldloven § 17. stk. 1.

§ 75, stk. 1: Vi anbefaler, at det tydeliggøres, hvilken frist havnemyndighederne har til indberetning. Hvis myndighederne indberetter for sent til SafeSeaNet, hvor SKAT henter oplysningerne, så kan skibet være afsejlet og bl.a. for Søfartsstyrelsen har dette medført, at der var skibe, som skulle have været inspiceret, der ikke blev det. Ved indsættelse af tidsfrister sikres der derfor en hurtig rapportering til ikke kun SKAT, men også Søfartsstyrelsen, SOK og andre relevante myndigheder. Med de korte og effektive havneanløb, som er normalt i skibsfarten, så er der risiko for, at skibet er afsejlet inden myndighederne er orienteret, men mindre der fastsættes korte tidsfrister.

De internationale regler for terrrorsikring af havne kræver allerede, at havnemyndighederne kontinuerligt overvåger, hvilke skibe der ankommer og vi ser ingen grund til at der ikke kan foretages en hurtig rapportering.

På skibets vegne rapporterer de lokale skibsagenter i forvejen store mængder data til mange forskellige myndigheder startende lang tid for skibenes ankomst og til lang tid efter deres afgang og hvis en tidsmæssig stram rapportering er vanskelig for havnemyndighederne at overholde, så kan skibenes agenter uden problemer overtage denne opgave. Med det nuværende system, hvor agenterne rapporterer til havnene, så de kan rapportere videre til andre myndigheder, er havnene reelt alene et unødvendigt og forsinkende led.

Endvidere finder vi det utilstrækkeligt, at havnemyndigheden skal afgive ”de oplysninger, som de er i besiddelse af”. Det er i alles interesse, at det tydeligt anføres, hvilke oplysninger der skal afgives og vi foretrækker en specifikation, der forhindrer efterfølgende tvivlsspørgsmål.

Havnemyndigheder vil bede skibets agent om at levere de oplysninger til havnemyndigheden, som havnemyndigheden efterfølgende skal levere til told- og skatteforvaltningen. Udover, at havnemyndigheden er et ekstra og forsinkende led, så er det for shippingvirksomhederne af stor betydning, at der er klarhed over, hvilke oplysninger de skal levere til havnen som konsekvens af bekendtgørelsen.

§ 75, stk. 2: Vi anbefaler, at formuleringen ”fragtskibe og færger” ændres. Reglerne gælder vel alle skibe, der benyttes i erhvervsmæssigt øjemed, måske med undtagelse af fiskekuttere.

§ 75, stk. 7: Her bør det tydeligt anføres, at oplysningsforpligtigheden er overholdt ved brug af den senest gældende version af IMO/FAL dokumenterne. Dette vil være i overensstemmelse med regelforenklingsarbejdet i transportministeriet.

§ 75 stk. 8: Anmeldelse til told- og skatteforvaltningen mundtlig, pr. e-mail eller pr telefax mener vi ikke er i overensstemmelse med reglerne for Import Control System og Manifestsystem, hvor der kræves elektronisk anmeldelse.

§ 75, stk. 9: En dertil bemyndiget person kan, i stedet for føreren, afgive de nødvendige oplysninger... Vi anbefaler, at det her anføres, at denne bemyndigede person skal have forretningssted i Danmark. Vi finder, at der bør stilles krav til, hvem der kan accepteres som værende bemyndiget og en minimums standard bør indføres. I denne forbindelse erindrer vi om det

internationalt respekterede FONASBA Quality Certificate, som anbefales af alle betydende internationale shippingorganisationer. Dette kunne være et passende kriterium for at være berettiget til at indrapportere på kaptajnen vegne, men under alle omstændigheder bør det mindst være en virksomhed, der er juridisk repræsenteret i Danmark. Vi finder det uforståeligt, hvis myndighederne accepterer, at "en dertil bemyndiget person" kan være et skuffe-selskab på Vanuatu, i Afghanistan, Kina eller Øvre Volta.

§ 75, stk. 10: "Skibes landsætning og ombordtagning af passagerer samt landsætning af besætningsmedlemmer skal forud mundtligt eller pr. telefax anmeldes over for told- og skatteforvaltningen og må ikke påbegyndes, før tilladelse foreligger."

Vi går ud fra, at der i her tænkes på af- og påmønstring og ikke besætningsmedlemmers ret til landlov. Vi har vanskeligt ved at forstå begrundelsen for dette nye tiltag, da oplysningerne allerede indrapporteres til politiet senest 24 timer før skibets ankomst i overensstemmelse med Schengen-reglerne. Hvis de samme oplysninger fremover skal indrapporteres til to forskellige myndigheder, så synes dette at være i modstrid med ønsket om forenkling, reduktion af administrative byrder, Single Windows etc.

§ 79, stk. 1 og stk.2: Her bør det anføres, at der skal bruges den senest gældende IMO/FAL formular. Desuden bør denne være tilgængelig på SKATs hjemmeside, ligesom det hidtil har været tilfældet. Dette vil være i overensstemmelse med regelforenklingsarbejdet i transportministeriet.

§ 107, stk. 1: Denne paragraf vedrører varer, der befinder sig i Københavns Frihavn. Såfremt varerne forsvinder, mens de er i Frihavns varetægt, så bør det være Frihavnen og ikke virksomhederne, der hæfter for afgifterne. Virksomhederne har ikke adgang til området og havnen har forpligtigelsen til at passe på varerne. Paragraffens første ord "Virksomhederne" bør ændres til "Københavns Frihavn". Dette vil også være i overensstemmelse med § 114.

§ 118: Også her skal der anføres, at brug af seneste version af IMO/FAL vil opfylde Told- og Skatteforvaltningens krav. Dette vil være i overensstemmelse med regelforenklingsarbejdet i transportministeriet.

§ 145: Det anføres, at ved toldforretning udenfor ekspeditionstid, så skal der afgives rekvisition indenfor rimelig tid. Vi anbefaler, at "rimelig" udskiftes med et mere specifikt tidspunkt f.eks. senest 1 time før ekspeditionstiden ophør.

§ 150: Ikrafttræden den 1. oktober 2011 synes ikke realistisk. Som bekendt fungerer SKATs Manifestsystem ikke og der er fortsat meget store udfordringer udestående. Vi opfordrer derfor til, at ikrafttræden udsættes indtil SKATs systemer fungerer og erhvervslivet har haft rimelig tid til at teste samme.

Vi håber, at vore kommentarer er af assistance og vil selvfølgelig gerne uddybe disse, hvis De ønsker dette.

Med venlig hilsen

Allan Houtved

Klaus Uhre

Fra: Elise S. Hansen <ESH@da.dk> på vegne af Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>
Sendt: 30. juni 2011 15:20
Til: Klaus Uhre
Emne: SV: Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

docId: <http://147.29.96.56/ts01p/DOK7306330>
SJ: -1

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 30. juni 2011 vedrørende høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Elise S. Hansen
Chefsekretær

Fra: Klaus Uhre [mailto:Klaus.Uhre@Skat.dk]
Sendt: 30. juni 2011 14:44
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; info@cepos.dk; REDERI_NETKON; Dansk Arbejdsgiverforening; di@di.dk; dts@dts.dk; fsr@fsr.dk; kontakt@frr.dk; hvr@hvr.dk; kommunikation@nationalbanken.dk; itd@itd.dk; info@shipbrokers.dk; fdt@ntu.dk; info@dasp.dk; info@lf.dk; dtl@dtl.eu; LSR; mail@finansraadet.dk; jma@wrist.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk
Emne: Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

Hermed fremsendes udkast til ny toldbehandlingsbekendtgørelse i høring. Udkastet indeholder ændringer i forhold til den nuværende toldbehandlingsbekendtgørelse, der følger af introduktionen af SKATs nye Manifestsystem. Der vedlægges også et notat, der kort beskriver ændringerne i bekendtgørelsen.

Fristen for kommentarer er **fredag den 2. september 2011 kl. 16**. Kommentarerne bedes sendt pr. e-mail til Klaus Uhre, SKAT (klaus.uhre@skat.dk).

Med venlig hilsen

Klaus Uhre



SKAT

Told
Told EU-kontoret
Sluseholmen 8 B, 2450
København SV

E-mail: Klaus.Uhre@Skat.dk
Telefon: (+45) 72 38 98 93



Told
Told EU-kontoret
Sluseholmen 8 B
2450 København SV

13. september 2011

Ændring af toldbehandlingsbekendtgørelsen

Dansk Erhverv har modtaget Skats høring af 30. juni 2011 om ændring af toldbehandlingsbekendtgørelsen. Dansk Erhverv kan i det hele henvise til høringssvaret fra Danske Speditører af 2. september 2011.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-
Vores ref.: SAG-2011-02922

Klaus Uhre

Fra: Nis Høyrup Christensen <NHC@DI.DK>
Sendt: 2. september 2011 11:17
Til: Klaus Uhre
Cc: Peter Thagesen
Emne: SV: Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

Kære Klaus Uhre

Vi har fra DI's side ingen indvendinger eller forslag til rettelser til toldbehandlingsbekendtgørelsen.

Bedste hilsner,

Nis

Nis Høyrup Christensen
PhD fellow, MSc
International Policy Advisor
(+45) 3377 3768
(+45) 2365 4220 (Mobile)
nhc@di.dk
di.dk



Confederation of Danish Industry

Klaus Uhre

Fra: Nis Høyrup Christensen <NHC@DI.DK>
Sendt: 2. september 2011 13:25
Til: Klaus Uhre
Cc: Peter Thagesen
Emne: SV: Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

Kære Klaus Uhre

Jeg er her inden høringssvaret udløb blevet opmærksom på at ikrafttrædelsesdatoen for toldbehandlingsbekendtgørelsen er sat til den 1. oktober 2011. Vores store medlemsvirksomheder udtrykker i den forbindelse bekymring i forhold til at have IT løsningerne klar til den dato og om systemerne vil kunne nå at blive testet tilstrækkeligt. Samtidigt er der yderligere usikkerhed med hensyn til hvorvidt om vores mange mindre og mellemstore virksomheder vil være klar til den dato.

Vi har som tidligere nævnt ingen problemer med selve indholdet af bekendtgørelsen. Men vi vil fra DI's side med baggrund i ovenstående på det kraftigste opfordre til at ikrafttrædelsesdatoen udskydes, så virksomhederne har yderligere tid til at få IT løsningerne på plads.

Med venlig hilsen,

Nis

Nis Høyrup Christensen
PhD fellow, MSc
International Policy Advisor

Telephone (+45) 33 77 37 68
Mobile (+45) 23 65 42 20
E-mail nhc@di.dk



Confederation of Danish Industry

DI
DK-1787 Copenhagen V

www.di.dk

SKAT
Told EU-kontoret
Att. Klaus Uhre



Dansk Told & Skatteforbund
TOLDUDVALGET

1. september 2011

Vedrørende høring af forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelsen.

Dansk Told & Skatteforbunds Toldudvalg har modtaget ovennævnte forslag i høring.

Toldudvalget har ingen bemærkninger til det fremsendte forslag.

Med venlig hilsen

Jan Nørner
Faglig sekretær



SKAT
Att.: Klaus Uhre
klaus.uhre@skat.dk

1. september 2011

H.C. Andersens Boulevard 45
1553 København V

Telefon 33 43 70 00
service@danskeadvokater.dk
www.danskeadvokater.dk

Udkast til ny toldbehandlingsbekendtgørelse

Skatteministeriet har den 28. juni 2011 sendt udkast til bekendtgørelse om toldbehandling i høring med høringsfrist den 1. september 2011.

Udkastet har været behandlet i Danske Advokaters skattefagudvalg. Danske Advokater har følgende bemærkninger til udkastet:

1. Generelle bemærkninger

1.2 Generelle bemærkninger til hæftelsesbestemmelserne

Hæftelsesbestemmelserne, som i ændringsforslaget til toldbehandlingsbekendtgørelsen præciseres under hver enkelt ordning (§§ 9, 18, 29, 34 og 36), er efter Danske Advokaters opfattelse i strid med EU's Toldkodeks.

EF-domstolen har gentagne gange i en række afgørelser, herunder C-414/02, Ulustrans, C-195/03, Papismedov og C-140/04, United Antwerp, slået fast, at kredsen af debitorer er udtømmende reguleret i Toldkodeksen. Det er således i strid med EU-retten at opretholde nationale regler om debitorer for toldskyld ved siden af reglerne i EU's Toldkodeks.

Danske Advokater er bekendt med, at Skatteministeriet er af den opfattelse, at bestemmelserne ikke er en toldskyldsregel, men en hæftelsesregel, som har til formål at præcisere, at personer i bestemte situationer hæfter for told og afgifter. Efter Danske Advokaters opfattelse ændrer dette dog ikke på det faktum, at bestemmelserne strider mod inkorporeringsforbuddet, hvorefter medlemsstaterne har forbud mod at give Toldkodeksens bestemmelser i national lovgivning. Den, der skal betale og dermed hæfter for en toldskyld, er debitor, jf. Toldkodeks artikel 222, stk. 1.

Ved at opretholde særlige regler om hæftelse for toldbeløb for visse personer har man i Danmark reelt indført regler for debitorer. Der er således tale om implementering, der på grund af den manglende henvisning til EU's Toldkodeks skjuler, at debitorreglerne udtømmende er reguleret i Toldkodeksen, og derfor må anses for at overtræde inkorporeringsforbuddet.



1.2 Særligt om det materielle indhold af hæftelsesbestemmelserne og terminologi

Det materielle indhold af hæftelsesbestemmelserne er efter Danske Advokaters opfattelse ikke i overensstemmelse med Toldkodeks, idet der i visse tilfælde ikke er overensstemmelse med kredsen af debitorer i forhold til Toldkodeks.

En række af de materielle uoverensstemmelser udspringer af det forhold, at terminologien anvendt i national dansk toldlovgivning differentierer betydeligt fra begreberne anvendt i Toldkodeks.

Det centrale begreb i Toldkodeks – klarereren – hvorved der ifølge Toldkodeks artikel 4, nr. 18, forstås den person, der foretager toldangivelse i eget navn, eller den i hvis navn toldangivelse foretages, anvendes ikke i toldbehandlingsbekendtgørelsens hæftelsesbestemmelser. Her anvendes et andet begreb, nemlig ”varemodtager”, om nogle af de samme forhold som klarereren, men begreberne er ikke fuldstændig identiske. Det betyder, at der er risiko for urigtige afgørelser fra de retsanvendende myndigheder, idet klarerer og varemodtager ikke (altid) dækker over samme person. Specielt i situationer, hvor en repræsentant mangler fuldmagt til angivelse på vegne af varemodtageren, har der i praksis været konkrete tilfælde, hvor den forkerte debitor (varemodtageren) er blevet afkrævet told.

Endelig bemærkes det, at Danske Advokater helt grundlæggende anser det for problematisk, at der i de danske toldregler ikke anvendes begrebet ”debitor”, men i stedet anvender begrebet ”hæftelse”. Når en person efter de danske toldskyldsregler hæfter for et toldbeløb, er personen forpligtet til at betale dette toldbeløb. I Toldkodeks anvendes begrebet debitor om en person, der er forpligtet til at betale en toldskyld, jf. Toldkodeks artikel 4, nr. 12. Der er således efter Danske Advokaters opfattelse tale om regulering af det samme forhold, der anvendes blot forskellige begreber.

Danske Advokater anbefaler, at hæftelsesbestemmelserne i den danske toldlovgivning, både toldloven og toldbehandlingsbekendtgørelsen, helt udgår, og der i stedet sker henvisning til de relevante bestemmelser i Toldkodeks.

Danske Advokater foreslår ligeledes, at terminologien i dansk toldlovgivning tilpasses Toldkodeks, således at risikoen for, at der træffes afgørelser, som ikke er i overensstemmelse med Toldkodeks-risikoen for, at reglerne EU-oprindelse vil blive overset af de retsanvendende myndigheder, mindskes betydeligt.

2. Specielle bemærkninger

2.1 Udkastets §§ 17 og 27 - tidsbegrænsning på 14 kalenderdage,

Den nye ordning for midlertidig opbevaring på toldgodkendte områder i toldhavne og lufthavne er i store træk identisk med den eksisterende ordning for midlertidig opbevaring på oplag, som videreføres uændret.

Det fremgår af den nye ordning for angivelse til midlertidigt oplæg på toldgodkendte området i toldlufthavne og toldlufthavne, udkastets § 17, stk. 1, at:

”Varerne må højst være under midlertidig opbevaring på toldgodkendte områder i toldhavne og toldlufthavne i 14 kalenderdage, regnet fra varernes faktiske ankomst-tidspunkt til det danske toldområde”

Tilsvarende fremgår det af ordningen for midlertidig opbevaring på oplag, udkastets § 27, stk. 1, at:



"Varene må højst være under midlertidig opbevaring på toldgodkendte områder i toldhavne og toldlufthavne i 14 kalenderdage, regnet fra varenes faktiske ankomst-tidspunkt til det danske toldområde, jf. dog § 38, stk. 4"

En tidsbegrænsning på 14 kalenderdage i henhold til ovennævnte ordninger er efter Danske Advokaters opfattelse i strid med EU's Toldkodeks.

Af Toldkodeks artikel 49 fremgår det, at varer omfattet af en summarisk angivelse skal angives til toldmæssig bestemmelse eller anvendelse inden 45 dage for varer, der sendes af søvejen, og 20 dage for varer, der sendes af anden vej.

Varer under midlertidigt oplag er omfattet af en summarisk angivelse, og fristerne i Toldkodeks artikel 49 vil således også finde anvendelse på varer under midlertidigt oplag.

Artikel 49, stk. 2, giver de nationale myndigheder adgang til at fastsætte en kortere eller længere frist end de henholdsvis 45 og 20 dage, såfremt omstændighederne berettiger hertil. Det er dog ikke Danske Advokaters opfattelse, at Toldkodeks artikel 49, stk. 2, hjemler, at de danske toldmyndigheder kan fastsætte en generel forkortet frist på 14 dage.

Dette udgangspunkt ændres ikke af det forhold, at udkastets § 17 indeholder en bestemmelse, hvorefter told- og skatteforvaltningen kan tillade, at varer kan henligge under midlertidig opbevaring i op til henholdsvis 20 og 45 dage.

2.2 Udkastets § 11, stk. 2

Det fremgår af den nye ordning for angivelse til midlertidigt oplæg på toldgodkendte området i toldhavne og toldlufthavne, udkastets § 11, stk. 2, at:

"Tilladelse til midlertidig opbevaring af varer på toldgodkendte området i toldhavne og toldlufthavne gives efter ansøgning. Ansøgning indgives til told- og skatteforvaltningen."

Det vil efter Danske Advokaters opfattelse være hensigtsmæssigt at præcisere, om allerede eksisterende bevillinger bortfalder og således skal fornyes samt tidsrammerne for en sådan fornyelse.

2.3 Udkastets § 29 - særligt vedrørende hæftelsesbestemmelsen

I udkastets §§ 29 og 32 opretholdes og defineres begrebet "ekspeditør". Begrebet "ekspeditør" anvendes ikke i EU's Toldkodeks, og anvendelse af begrebet i de danske toldregler skaber således uklarhed og usikkerhed, om hvem der efter for toldskylden efter EU's Toldkodeks.

Af udkastets § 29, fremgår følgende:

"Varemodtageren hæfter for told og afgifter på varer under midlertidig opbevaring på oplag. Dette gælder også selvom varerne er under midlertidig opbevaring på et andet oplag end varemodtagerens.

Stk. 2. Ekspeditøren, jf. § 32, stk. 1, hæfter for told og afgifter på varer, som ekspeditøren har angivet til midlertidig opbevaring på oplag, i følgende tilfælde:

1) Når ekspeditøren ikke er bekendt med varemodtagerens navn og adresse (»til ordre«-sendinger), jf. § 30, stk. 1.



- 2) Når varemottagerens registreringsnummer (CVR-/SE-nummer) ikke er angivet.
- 3) Når varerne er bestemt til private modtagere eller virksomheder, der ikke er importregistreret.
- 4) Når varerne er bestemt til varemottagere, der efter toldlovens § 33, stk. 2 og 3, ikke har adgang til kredit med told og afgifter.
- 5) Når varemottageren er hjemmehørende uden for det danske toldområde.
- 6) Når den angivne varemottager nægter at have beordret varerne indført.
- 7) Når den angivne varemottager ikke har tilladelse til midlertidig opbevaring på oplag.

Stk. 3. Den i stk. 1 og 2 omhandlede hæftelse ophører, når varerne er genudført eller under proceduren for forsendelse.

Stk. 4. Ved genudførelse eller forsendelse af varer under midlertidig opbevaring på oplag påhviler det den, der efter stk. 1 og 2 hæfter for told og afgifter, at godtgøre varernes genudførelse eller forsendelse over for told- og skatteforvaltningen."

"Ekspeditionen" kan ifølge § 32 være (stort set) hvem som helst, der forestår varens indførelse. Den hæftelse, der på denne måde indføres i den nye toldbehandlingsbekendtgørelse, er efter Danske Advokaters opfattelse i strid med Toldkodeks, der har enekompetence til at fastlægge, hvem der er debitor for toldskyld.

Det bør i øvrigt præciseres, om der er tale om en subsidiær hæftelse for ekspeditøren i forhold til varemottageren, eller om der er tale om solidarisk hæftelse.

2.4 Udkastets § 34 – særligt vedrørende hæftelsesbestemmelsen

Af udkastets § 34, fremgår det følgende:

"Transportøren, dvs. den der befordrer varer fra et sted i det danske toldområde, eller dennes repræsentant hæfter for told og afgifter på varerne, indtil disse er angivet."

Transportøren er i udkastet defineret som den udførende fragtfører. Transportørens "repræsentant" er ikke defineret. I praksis har en udførende fragtfører (vognmanden) ingen "repræsentant", og allerede af den grund forekommer bestemmelsen uklar og bør præciseres.

Bestemmelsen strider efter i Danske Advokaters opfattelse mod EU's enekompetence, idet toldmæssige repræsentationsforhold er udtømmende reguleret i Toldkodeks artikel 5.

---ooOoo---

Hvis Skatteministeriet har behov for supplerende oplysninger eller en drøftelse, står Danske Advokater naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Helle Hübertz Krogsø
Vicedirektør/retschef
hk@danskeadvokater.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

E-mail: klaus.uhre@skat.dk

02. september 2011

mbl (C:\Users\w16891\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet
Files\Content.Outlook\B12GJVG4\H064-11.doc)

Høring om forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse H064-11

Skatteministeriet har 30. juni 2011 fremsendt ovennævnte udkast med anmodning om bemærkninger.

FSR-danske revisorer har gennemgået udkastet og har følgende kommentarer:

Vi skal indledningsvist opfordre til, at de oplysninger, der skal forudanmeldes for, at varerne kan oplægges på den nye ordning "Midlertidig opbevaring på toldgodkendte områder i toldhavne og toldlufthave" er de samme oplysninger, som skal oplyses i manifestsystemet, så speditører mv. ikke belastes yderligere ved den nye ordning.

Endvidere finder vi det uhensigtsmæssigt, at ordningen alene gælder toldgodkendte områder i toldhavne og toldlufthave, da der kan være virksomheder, der ikke råder over lokaliteter i disse områder, men i umiddelbar nærhed.

---oo0oo---

Såfremt der er spørgsmål i forbindelse med ovenstående, står foreningen naturligvis gerne til rådighed med en uddybning heraf.

Med venlig hilsen

John Bygholm

formand for skatteudvalget

Mette Bøgh Larsen

skattekonsulent

Klaus Uhre

Fra: Thomas Suenson <public@suensons.dk>
Sendt: 2. september 2011 15:16
Til: Klaus Uhre
Emne: Høringsvar toldbehandlingsbekg / 2.9.2011 1513b SKAT

Til SKAT

Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

Danske Speditører har med tak modtaget udkast til toldbehandlingsbekendtgørelse og medfølgende notat.

I den anledning har foreningen følgende kommentarer:

Det synes uhensigtsmæssigt at manifest er flyttet ud af toldsystemet, når det stadig er en del af det, således at der skal arbejdes i 2 forskellige systemer.

Ligeledes er der en række forhold ved selve systemet, som ikke forenkler, men besværliggøre visse former for transport. En egentlig koncipering af en mere hensigtsmæssig fremgangsmåde og formulering af disse forhold ligger uden for, hvad foreningen mener at kunne bidrage med i en høringsrunde, men som altid i samarbejdet med SKAT stiller vi os gerne til rådighed med konstruktiv kritik og bistand i dialogform.

Foreningen er bekendt med, at der fra anden side er rejst kritik af bekendtgørelsens udformning, specielt med hensyn til nomenklatur og ansvarsforhold, idet det er opfattelsen, at der foreligger utilladelige afvigelser fra Toldkodeks. Det ligger foreningen stærkt på sinde, at bekendtgørelsen ved sin ikrafttræden har en form, så den ikke hurtigt skal ændres, idet alle ændringer er ressourcekrævende for vore medlemsvirksomheder, som skal sætte sig ind i nye udgaver samt checke og eventuelt ændre rutiner i forhold hertil.

Af den grund vil vi opfordre til, at de rejste juridiske spørgsmål, som vedrører fællesskabsretten, søges løst, og at en ændret toldbehandlingsbekendtgørelse sendes i fornyet høring inden ikrafttræden.

København, den 2. september 2011

Med venlig hilsen



Thomas Suenson
Chefkonsulent, informationskonsulent
Telefon: +45 51 36 53 33
Mail: public@suensons.dk - Besøg www.dasp.dk - Tilmeld dig Fragtmail
Danske Speditører - Børsen - 1217 København K

Denne mail kan indeholde fortrolig information. Modtager du ved en fejltagelse mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen samt slette mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den.

Fra: Peter Olsen <PO@shipowners.dk>
Sendt: 2. september 2011 13:41
Til: Klaus Uhre
Emne: SV: Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

HØRINGSSVAR FRA REDERIFORENINGERNE VEDRØRENDE FORSLAG TIL ÆNDRING AF TOLDBEHANDLINGSBEKENDTGØRELSEN

Med henvisning til e-mail af 30. juni 2011 fremsendes hermed Rederiforeningernes bemærkninger til forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelsen.

§ 5

Når et af de væsentlige formål med ændring af bekendtgørelsen er indførelse af elektronisk indberetning, virker det besynderligt, at man i § 5 i udgangspunktet fastholder, at der skal afgives en skriftlig fortoldningsangivelse, hvorfra der dog kan dispenseres. Burde det ikke være omvendt?

§ 6

Maritim transport foregår på alle tider af døgnet, og skibene er afhængige af at kunne laste og losse uden unødigt ventetid. På den baggrund læses § 6 med en vis bekymring, da der her bl.a. henvises til ekspeditionsstedets ekspeditionstid, dvs. mandag - fredag i tidsrummet 08.00 -16.00. Den samlede bestemmelse virker uklar, hvor der synes at være behov for en præcisering af, hvad som menes.

§ 11

Hvad menes med, at tilladelse til midlertidig opbevaring gives til rederier mfl., der kan påvise et "særligt behov"? Det er vel tilstrækkeligt, at tilladelse gives efter ansøgning, jf. stk. 2.

§ 13

Korrekturbemærkning - der skal formentlig stå "toldhavne".

§ 31

I henhold til stk. 2 indsættes det faktiske ankomsttidspunkt af told- og skatteforvaltningen. Det svarer ikke til gældende praksis og de nye retningslinjer for manifestsystemet, hvor det foregår elektronisk via ankomstmeddelelsen fra rederiet.

§ 38

Hvorledes forholder bestemmelsen sig til spørgsmålet om midlertidig opbevaring på grænsen? Må der i henhold til denne bestemmelse, for de i punkt 1 nævnte varer, dannes "MIG", der så lukkes inden for 14 kalenderdage? Det forekommer administrativt meget tungt på forhånd at identificere last svarende til det i pkt. 1 nævnte, og sikre fuldstændig ekspresfortoldning eller procedure for forsendelse.

§ 74

Af bestemmelsen fremgår det, at told- og skatteforvaltningen kan give lettelser i de i bekendtgørelsen fastsatte betingelser fsva. statsskibe, forsyningskibe mfl. Bestemmelsen – og bekendtgørelsen i øvrigt – forholder sig imidlertid ikke til spørgsmålet om AEO-certificering eller godkendelse som "Regular Shipping Service", der begge resulterer i lettelser. Bør bekendtgørelsen ikke forholde sig hertil?

§ 75

Det følger af bestemmelsen, at told- og skatteforvaltningen skal adviseres forud for landsætning og ombordtagning af passagerer eller besætningsmedlemmer, og at iværksættelse skal afvente tilladelse. Det virker unægtelig bureaukratisk, i og med skibet i forvejen – i henhold til gældende bekendtgørelse om udlændinges adgang til Danmark – er pålagt at advisere Politiet om netop dette forhold. Indledningsvis er spørgsmålet, om told- og skatteforvaltningen reelt gør brug af oplysningerne. I fald det er tilfældet, bør oplysningerne kunne distribueres myndighederne imellem, hvilket i øvrigt på længere sigt er formålet med etablering af Single Window. På samme måde læses bestemmelsens forpligtelser om bl.a. ankomstmeddelelse til told- og skatteforvaltningen, der i praksis kan opfyldes via skibets indberetning til havnemyndigheden.

§ 79

I henhold til bestemmelsen skal skibe ved ankomst og afgang afgive en række FAL-formularer. Det følger imidlertid af artikel 9 i EU-direktivet om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne (2010/65/EU), at skibe, der er i drift mellem havne beliggende i Unionens toldområde, og som ikke undervejs har anløbet havn i tredjeland, fritages for pligten til at fremlægge de i FAL-formularerne omhandlede oplysninger. Der synes ikke at være taget højde herfor i nærværende udkast til bekendtgørelse. Sprogligt synes det i øvrigt temmelig anakronistisk at skrive "Formularerne anskaffes af publikum" (bruges også i § 118).

§ 94

Bestemmelsen henviser til den nordiske provianteringsoverenskomst, men med henvisning til EU-reguleringen på området og praksis i de øvrige nordiske lande er spørgsmålet, om den fortsat er gældende i sin fulde ordlyd?

§ 99

I henhold til bestemmelsen sker proviantering med henvisning til en skriftlig rekvisition (proviantangivelse). Formuleringen er fra en monopoliseret tid, hvor særlige provianteringsvirksomheder med et offentligt udstedt provianteringsnummer alene leverede proviant til skibene. I dag sker levering fra en bred vifte af virksomheder, og udførslen sker altid elektronisk via en E-eksport angivelse. Der er således behov for at få opdateret den samlede bestemmelses ordlyd, så den svarer til situationen anno 2011. Krav om udvidet oplysningspligt bl.a. i form af skibsførers navn, rejsens mål mv. virker unægtelig af at være fra en anden tid.

§ 100

Kvittering for modtaget proviant sker i dag elektronisk. Det er således misvisende, at det af bestemmelsen fremgår, at skibsføreren eller en dertil bemyndiget skal kvittere for den modtagne proviant.

I forbindelse med forberedelsen af det nye manifestsystem er det fra SKAT's side blevet meddelt, at det fremadrettet i forbindelse med "samsejling" påhviler primærtransportøren at indsende ankomstdeklarationer for hele ladningen, inkl. deklarationer for de sekundære transportører. I henhold til gældende praksis er det den enkelte transportør, der indsender manifest for egen last. Der er altså tale om en ændret praksis, men hjemmelsgrundlaget er usikkert. Henvisning hertil i toldbehandlingsbekendtgørelsen har ikke kunnet findes. Fra Rederiforeningernes side ønsker vi ikke praksis ændret.

Afslutningsvis bemærkes, at testforløbet i forbindelse med implementeringen af Manifestsystemet ikke har været tilfredsstillende, idet programmet ved dets lancering til test var ufærdigt. Rederierne er således blevet betydelig forsinket i deres etablering af lokale IT-løsninger, der skal levere data til Manifestsystemet. Sammenholdt med ovenstående, der giver indtryk af, at en reel gennemskrivning og modernisering af toldbehandlingsbekendtgørelsen er nødvendig, anbefaler Rederiforeningerne, at ikrafttræden af Manifestsystemet og nærværende bekendtgørelse udskydes til efter årsskiftet.

Med venlig hilsen

Peter Olsen

Peter Wallbohm Olsen
Kontorchef/Head of Division
DANMARKS REDERIFORENING/
DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION
Amaliegade 33
1256 København K.
Tel: +45 33 11 40 88 / Direct: +45 33 48 92 07
Mobile: 29 36 88 70
Fax: +45 33 11 62 10

Fra: Klaus Uhre [mailto:Klaus.Uhre@Skat.dk]

Sendt: 30. juni 2011 14:44

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; info@cepos.dk; Danmarks Rederiforening; da@da.dk; di@di.dk; dts@dts.dk; fsr@fsr.dk; kontakt@frr.dk; hvr@hvr.dk; kommunikation@nationalbanken.dk; itd@itd.dk; info@shipbrokers.dk; fdt@ntu.dk; info@dasp.dk; info@lf.dk; dtl@dtl.eu; LSR; mail@finansraadet.dk; jma@wrist.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk

Emne: Høring vedrørende forslag til ændring af toldbehandlingsbekendtgørelse

Hermed fremsendes udkast til ny toldbehandlingsbekendtgørelse i høring. Udkastet indeholder ændringer i forhold til den nuværende toldbehandlingsbekendtgørelse, der følger af introduktionen af SKATs nye Manifestsystem. Der vedlægges også et notat, der kort beskriver ændringerne i bekendtgørelsen.

Fristen for kommentarer er **fredag den 2. september 2011 kl. 16**. Kommentarerne bedes sendt pr. e-mail til Klaus Uhre, SKAT (klaus.uhre@skat.dk).

Med venlig hilsen

Klaus Uhre



SKAT

Told
Told EU-kontoret
Sluseholmen 8 B, 2450
København SV

E-mail: Klaus.Uhre@Skat.dk
Telefon: (+45) 72 38 98 93

This email has been scanned by the MessageLabs Email Security System.
For more information please visit <http://www.messagelabs.com/email>

This email has been scanned by the MessageLabs Email Security System.
For more information please visit <http://www.messagelabs.com/email>
