ORGANISERING AV TOLL- OG AVGIFTSETATENS YTRE FORVALTNING

Rapport fra arbeidsgruppe nedsatt av Finansdepartementet

10. mars 2003

Innholdsfortegnelse

1 Innledning 3
1 1 Bakgrunn og utgangspunkt 3
1 2 Mandat for arbeidsgruppen 4
1 3 Gruppens sammensetning og arbeidsmåte 4
2 Sammendrag og tilråding 5
2 1 Sammendrag 5
2 2 Tilråding 5
3 Toll- og avgiftsetatens oppgaver og virkemåte 7
3 1 Generelt om prosedyrer ved inn- og utførsel 7
3 2 Ekspedisjon ved innførsel 8
3 3 Ekspedisjon ved utførsel 9
3 4 Virksomhetskontroll 10
3 5 Grensekontroll 10
3 6 Informasjon og veiledning 10
3 7 Oppsummering 11
4 Rammebetingelser 11
4 1 Generelt om høringsuttalelsene 11
4 2 Internasjonale forpliktelser 12
4 3 Signaler fra Regjeringen 12
4 4 Signaler fra Stortinget 13
5 Vurderingskriterier 14
5 1 Toll- og avgiftsdirektoratets kriterier 14
5 2 Andre kriterier 14
6 Gjennomgang pr tollregion 15
6 1 Regjeringens vedtak om regionalisering av toll- og avgiftsetaten 15
6 2 Region Oslo og Akershus 15
6 3 Region Øst-Norge 15
6 4 Region Sør-Norge 16
6 5 Region Vest-Norge 17
6 6 Region Midt-Norge 19
6 7 Region Nord-Norge 21
7 Alternativer og konklusjon 22
7 1 Gruppens generelle vurderinger 22
7 2 Alternative modeller 23
7 3 Konklusjon 24
7 4 Økonomiske og administrative konsekvenser mv 25
Vedlegg 1 Definisjon av organisasjonsbegreper 26
Vedlegg 2 Forklaring av noen viktige tollfaglige begreper 27
Vedlegg 3 Sammenstilt informasjon om høringsuttalelsene 28

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og utgangspunkt

Toll- og avgiftsetaten har det siste tiåret foretatt flere enkeltstående omorganiseringer av sin ytre forvaltning, som har ført til færre organisasjonsenheter og overføring av ressurser fra administrasjon og ledelse til operativ drift Enkelte tolldistrikter er slått sammen og ca 40 tollsteder er lagt ned

Under Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD) er det i dag 10 tolldistrikter bestående av 10 regionale distriktstollsteder (hovedkontorer)med lokale 33 tollsteder og 8 kontroll-/ekspedisjonsenheter I 2001 utgjorde bemanningen i distriktsforvaltningen ca 1450 årsverk Antallet årsverk har vært relativt stabilt på hele 1990-tallet

Bemanningsmessig varierer tolldistriktene fra nær 550 årsverk i Oslo/Akershus til drøyt 60 og 65 årsverk i Nordland og Hedmark/Oppland Det nest største distriktet, Østfold, hadde drøyt 170 årsverk i 2000 For distriktstollstedene varierer bemanningen fra 550 til 30 årsverk Ved de 33 tollstedene varierer bemanningen fra rundt 60 årsverk til 2 13 tollsteder, som utgjør 40 pst av de lokale tollstedene, har færre enn 5 ansatte Det sistnevnte tilsier at deler av etatens ytre forvaltning er meget sårbar både kapasitetsmessig og kompetansemessig Samtidig viser erfaring at små enheter er relativt mer kostnadskrevende enn større enheter

I St prp nr 1 (2001-2002) fagproposisjonen uttalte derfor Finansdepartementet (FIN) følgende under omtalen av kap 1610 Toll- og avgiftsetaten *"Toll- og avgiftsetaten vil fortsatt vurdere distriktsforvaltningens organisering og samhandling over distriktsgrensene, med tanke på kostnadseffektiv ressursutnyttelse og utvikling av gode fagmiljøer"*

FIN ba i brev av 20 desember 2001 TAD foreta en samlet gjennomgang av organiseringen av etatens ytre forvaltning (distriktsforvaltningen) med siktemål å foreslå hensiktsmessige endringer Gjennomgangen skulle dels dreie seg om hvordan ressursene i distriktsforvaltningen kan organiseres og utnyttes mest mulig effektivt, dels om hvordan forholdet til de toll- og avgiftspliktige kan organiseres og utvikles best mulig

Basert på departementets mandat oversendte direktoratet i brev av 8 mai 2002 forslag til endringer i toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning Departementet sendte direktoratets forslag på høring i brev av 7 juni 2002, jf om høringsrunden i kap 4 1 og vedlegg 3

På dette grunnlag ga Regjeringen en bred og orienterende omtale av saken i St prp nr 1 (2002-2003) for FIN Det framgår her at Regjeringen i første omgang valgte å forholde seg til TADs forslag til inndeling i tollregioner og lokalisering av regiontollsteder Regjeringen sluttet seg til direktoratets forslag med to unntak, regiontollstedet for Region Sør-Norge ble lagt til Kristiansand og TADs forslag til grensedragning mellom de to nordligste tollregionene skulle vurderes nærmere i etterkant sammen med forslaget til subregional struktur

Denne oppfølgende vurderingen gjøres i nærværende rapport Utgangspunktet for vurderingen er todelt

- Regjeringens vedtak om regioninndeling og regiontollsteder, jf kap 6 1
- TADs forslag til subregional struktur i etatens ytre forvaltning, jf kap 6 2 – 6 7

Definisjon av organisasjonsbegreper i etaten er gitt i vedlegg 1

1.2 Mandat for arbeidsgruppen

I St prp nr 1 (2002-2003) for FIN uttales følgende i etterkant av omtalen av Regjeringens vedtak om regionaliseringen av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning

"Kontorstrukturen for øvrig legges fram for Regjeringen senere etter en forutgående prosess mellom Finansdepartementet, Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Justisdepartementet I denne prosessen bør også grensen mellom Region Midt-Norge og Region Nord-Norge vurderes nærmere "

Mandatet for arbeidsgruppen er således å

- Vurdere organiseringen av det subregionale nivået i toll- og avgiftsetaten
- Vurdere hensiktsmessigheten av å fravike fylkesgrensen i grensedragningen mellom Region Midt-Norge og Region Nord-Norge

1.3 Gruppens sammensetning og arbeidsmåte

Arbeidsgruppen har bestått av.

Spesialrådgiver Lars Detlie, Finansdepartementet (leder)
Underdirektør Gunnar Johnsen, Justisdepartementet
Seniorrådgiver Ole Magnus Aurdal, Kommunal- og regionaldepartementet
Rådgiver Øyvin Bjørn, Arbeids- og administrasjonsdepartementet

Underdirektør Gunnar Fugelsø har møtt for Gunnar Johnsen i to møter

Følgende har tiltrådt gruppens arbeid

Direktør Øystein Haraldsen, Toll- og avgiftsdirektoratet (sakkyndig)
Underdirektør Tone Celius, Finansdepartementet (observatør)
Rådgiver Morten Eikenes, Finansdepartementet (sekretær)

Gruppen har avholdt seks møter Til et av møtene var Norsk Tollerforbund invitert (på initiativ av forbundet)

Gruppen har bl a gått gjennom de mest aktuelle høringsuttalelsene, samt relevant produksjonsstatistikk for etaten fordelt på dagens tollsteder

Gruppens diskusjoner har særlig dreid seg om toll- og avgiftsetatens egenart som offentlig virksomhet, hvilke hovedoppgaver etaten har og hvordan oppgavene utføres, herunder om forholdet til etatens brukere Formålet har vært å få innsikt i sammenhengen (graden av avhengighet) mellom etatens produksjon (oppgaveutføring) og organisasjon (lokalisering)

2 Sammendrag og tilråding

2.1 Sammendrag

I kap 3 beskrives toll- og avgiftsetatens oppgaver og virkemåte Det vises der at IT-baserte systemer for deklarering respektive transittering av varer inn og ut av landet i all hovedsak skjer uten toll- og avgiftsetatens mellomværende, dvs uavhengig av etatens lokalisering Det samme gjelder for etatens deklareringskontroll og innkrevingsarbeid Virksomhetskontroll og grensekontroll krever fysisk tilstedeværelse fra etaten, men på etatens premisser Etatens oppgaver og virkemåte gir følgelig stor handlefrihet mht organiseringen av etatens ytre forvaltning

Kap 4 skisseres ulike rammebetingelser som gruppen har søkt å ta hensyn til i sin vurdering Høringsrunden om saken ga ingen klare retningslinjer utover at "enhver berørt er seg selv nærmest" Etatens internasjonale forpliktelser gjør at tilstedeværelse er nødvendig på bestemte grensesteder mot Sverige og Finland, samt for grensepassering med lastebil Regjeringens understrekning i St prp nr 1 (2002-2003) Finansdepartementet av behovet for å effektivisere etatens ytre forvaltning er tillagt stor vekt, det samme er hovedelementene i regjeringens moderniseringsprogram Signaler fra Stortingets mindretall er også relevante

I kap 5 gjengis hvilke vurderingskriterier gruppen ellers har lagt til grunn Det er hensynet til etatens kontrollarbeid, etatens ønske om robuste organisasjonsenheter, næringslivets behov, kommuner med store omstillingsproblemer og statlig lokaliseringspolitikk

Kap 6 utgjør gruppens regionvise vurdering av organiseringen av etatens ytre forvaltning, med referanse til Toll- og avgiftsdirektoratets forslag Basert på kap 3, 4 og 5 er gruppen gjennomgående enig med direktoratet, med enkelte unntak Den viktigste forskjellen er at gruppen anbefaler at fylkesgrensen mellom Nordland og Troms respekteres og bør danne grensen mellom de to nordligste tollregionene, og at tollstedet i Narvik opprettholdes gjennom en sammenslåing med Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollenhet

2.2 Tilråding

Gruppens generelle vurdering er oppsummert i kap 7 1 Basert på dette tilrådes følgende framtidige organisering av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning

<u>Region Oslo og Akershus</u>

Oslo og Akershus regiontollsted inklusive Gardermoen, uten underliggende struktur

Region Øst-Norge

Fredrikstad regiontollsted inklusive Svinesund, med følgende underliggende struktur
- Hamar tollsted
- Ørje tollsted
- Åsnes tollsted
- Østby tollsted
- Kongsvinger ekspedisjons- og kontrollenhet

Region Sør-Norge

Kristiansand regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Drammen tollsted
- Skien tollsted
- "Vestfold " tollsted (fortrinnsvis lokalisert til Sandefjordområdet)

Region Vest-Norge

Bergen regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Stavanger tollsted
- Haugesund tollsted
- Ålesund tollsted
- Måløy ekspedisjonsenhet

Region Midt-Norge

Trondheim regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Mo tollsted
- Bodø tollsted
- Narvik/Bjørnfjell tollsted
- Vauldalen tollsted
- Junkerdalen tollsted
- Steinkjær kontrollenhet

Region Nord-Norge

Tromsø regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Harstad tollsted
- Hammerfest tollsted
- Kirkenes tollsted
- Helligskogen tollsted
- Polmak tollsted
- Vadsø kontrollenhet

3 Toll- og avgiftsetatens oppgaver og virkemåte

3.1 Generelt om prosedyrer ved inn- og utførsel

Toll- og avgiftsetatens overordnede mål er å sikre korrekt fastsettelse og innbetaling av toll og avgifter, samt å hindre ulovlig inn- og utførsel av varer Etatens viktigste oppgaver er knyttet til fortolling, innkreving av merverdiavgift på import samt motorvognavgifter og særavgifter, foruten kontroll av transportmidler, reisende og gods

Tidlig på 1970- tallet ble prinsippet om pliktig deklarering innført Gjennom dette ble bl a ansvaret for at toll og avgifter ble riktig beregnet overført fra etaten til vareeier

Tidligere var tilstedeværelse nødvendig for etatens operative oppgaveløsing Dagens elektroniske hjelpemidler, utstrakt bruk av autorisasjonsordninger, tillatelser, bevillinger, samt forenkling av regelverk og prosedyrer, har gjort tilstedeværelse mindre viktig For stadig flere oppgaver er tilstedeværelse nå helt unødvendig

Innføringen av Toll- og avgiftsetatens informasjonssystem med næringslivet, TVINN*, har hatt størst betydning for denne utviklingen

TVINN er et system for elektronisk utveksling av dokumenter mellom næringslivet og etaten Tidligere måtte vareeier møte opp hos etaten for å deklarere varene og få fastsatt hvilke og hvor mye avgifter som skulle betales Nå sender vareeier (eller hans representant) en elektronisk tolldeklarasjon gjennom TVINN-systemet, som både kontrollerer deklarasjonen og fastsetter avgiftene I 2002 ble 97 % av deklarasjonene behandles elektronisk i TVINN De øvrige 3 % ble tastet inn i systemet av tolltjenestemenn på grunnlag av papirdeklarasjoner TVINN gjør at det ikke er nødvendig med etatens tilstedeværelse ved fristilling av varer

Ulike autorisasjonsordninger* bidrar også til at behovet for etatens tilstedeværelse stadig reduseres Et økende antall virksomheter autoriseres som importører hhv mottagere og eksportører hhv avsendere Dette innebærer at de gis lettelser i sitt mellomværende med etaten I tillegg til godkjenning av stadig flere private tollagre* for midlertidig lagring av ufortollet gods, bidrar dette til at etatens tilstedeværelse ikke er nødvendig for avslutning av transportene

Gods som ikke deklareres gjennom TVINN eller legges på tollager og som ekspederes utenfor etatens ordinære åpningstid eller utenfor etatens kontorsteder, pålegges gebyr Dette utgjør en ytterst liten andel av de samlede tollforretninger pr år, og kostnaden for næringslivet respektive inntekten for etaten er marginal Slik denne ekstraordinære (og derfor prisede) tjenesten fungerer i praksis, jf kap 3 2 og 3 3 samt 6 5, bør næringslivets kostnader i den forbindelse anses som uten betydning for lokaliseringen av etaten

* Begrep merket * er nærmere forklart i vedlegg

For enklere å kunne vurdere behovet for etatens tilstedeværelse i forhold til de enkelte arbeidsoppgavene, er det nødvendig å beskrive de viktigste prosedyrene når varer skal innføres til landet eller skal utføres av landet

Noen viktige tollfaglige begreper er nærmere forklart i vedlegg 2

3.2 Ekspedisjon ved innførsel

Generelt gjelder Tollovforskriftens pålegg om transportørers meldeplikt til toll- og avgiftsetaten ved ankomst til grensen Prosedyrene varierer imidlertid, avhengig av transportmiddel

Lasteskip
Meldeplikten overholdes ved at det leveres forhåndsmelding og fartøysdeklarasjon til etaten før ankomst Transportør kan på forhånd innhente tillatelse fra etaten til å gå til havn ubemannet av etaten En mekler eller speditør foretar elektronisk fortolling av varene i TVINN Etatens tilstedeværelse er dermed ikke nødvendig for lossing og fortolling av utenlandsk gods på skip

Fly
Fly med last fra utlandet må lande på godkjent tollandingsplass Tollprosedyrene er som for lasteskip

Lastebil på landevei
For lastebiler med gods fra utlandet overholdes meldeplikten ved at bilen stopper og lasten deklareres ved grensetollstedet Ved ankomst til norsk grense, kan det velges ulike prosedyrer

- godset blir transittert videre til et innenlands tollsted
- varen godsregistreres og legges ufortollet inn på godkjent tollager
- varen fortolles i TVINN ved grensen

Disse prosedyrene forutsetter at etaten er tilstede ved grensen EØS-avtalen pålegger også at grenseoverganger med et stort trafikkgrunnlag som f eks Svinesund og Ørje alltid er bemannet Ekspedering utenfor ordinær åpningstid er gebyrbelagt

I 2003 vil de fleste europeiske land gå fra papirbasert til elektronisk transittering (TET) Meldeplikten ved ankomst til Norge vil fortsatt gjelde, men tollprosedyrene ved grensen vil ta kortere tid når speditører/tollagerholder i både avsender- og mottakerland er tilknyttet TET

Lastebil på ferge
Tollprosedyrene er som for lastebil på landevei Ferjen kan anses som en "bro" mellom utlandet og Norge Som ved landeveisgrensen må etaten være tilstede for å ekspedere godset på lastebilene ved ankomst til Norge Utenom kontortid og ved fergeleier hvor etaten ikke er lokalisert, ekspederes godset mot gebyr

Containere på tog
Gjeldende avtaler med Jernbaneverket og NSB gjør at godsfrakt med tog fra utlandet skjer uten toll- og avgiftsetatens medvirkning

Fastsettelse og fastsettelseskontroll
Hvilke og hvor mye avgifter som skal betales ved innførsel fastsettes automatisk i TVINN på bakgrunn av bl.a varenummer og varens opprinnelse Disse opplysningene er også grunnlag for handelsstatistikken Etaten foretar fastsettelseskontroll ved å utføre manuell kontroll av deklarasjoner som er stoppet av masker

Etaten fastsetter og innkrever også særavgifter hos innenlands produsenter Den særavgiftspliktige leverer eller sender papirdeklarasjon til etaten, som foretar inntasting av opplysningene i Avgiftsfastsettelsessystemet (AFS) Denne ordningen vil om kort tid også bli elektronisk for brukerne

Fastsettelseskontroll foregår ved ett eller få steder i tolldistriktene, og lokalisering har ingen betydning for næringslivet eller publikum for øvrig

Innkreving og innfordring
Etatens oppgaver rundt ordningen med utsatt innbetaling (tollkreditt) for næringslivskunder løses ved distriktstollstedene Betalingen av fastsatte avgifter på deklarasjonene skjer ved elektronisk belastning av mottakers tollkreditt via et datasystem som heter TVINN-innkreving Lokalisering av etaten er uvesentlig for denne oppgaven

Kontant innbetaling kan gjøres ved alle tollsteder i åpningstiden

Andre oppgaver ved innførsel
Toll- og avgiftsetaten har samarbeidsavtaler med flere tilsynsmyndigheter, og ivaretar i flere tilfeller deres kontrolloppgaver ved innførsel av varer Deklarasjoner med varenummer som er knyttet til ulike restriksjoner blir stoppet av masker i TVINN Etatens oppgave er å påse at det er anmerket på deklarasjonen at vareeier har de nødvendige tillatelser Forholdet kan bli fysisk kontrollert ved dokumentkontroll.

Regelverket for veterinær grensekontroll setter rammer for samlokalisering Disse vil fortsatt bli oppfylt etter regionalisering og foreslåtte nedleggelser

3.3 Ekspedisjon ved utførsel

Som for innførsel av varer, er det meldeplikt når kommersielt gods skal utføres fra Norge Tollprosedyrene ved utførsel er imidlertid enklere enn for innførsel, bl a fordi det med få unntak, ikke skal kreves opp avgifter ved eksport Det er først og fremst eksportør som har behov for dokumentasjon i sitt regnskap for at varer føres ut av Norge Utførselsdeklarasjonen er grunnlag for eksportørens oppgjør med skattemydigheten Toll- og avgiftsetaten henter informasjon for handelsstatistikk fra utførselsdeklarasjonene

Utførsel av varer deklareres i TVINN Deklarasjonen gjennomgår de samme automatiske kontrollene i systemet som ved innførsel Det er imidlertid et lavere antall utførselsdeklarasjoner som blir gjenstand for manuell kontroll

Som tidligere beskrevet er etatens tilstedeværelse ikke nødvendig for deklarering via TVINN

Transittering
Når gods skal sendes til et annet land, skal det følges av et transitteringsdokument, som i henhold til Transitteringskonvensjonen skal startes i avsenderlandet Også transitteringer skjer i dag elektronisk via et europeisk datasystem (TET) Stadig flere avsendere autoriseres til å starte transitteringene selv, uten etatens mellomværende Det antas at antallet autoriserte avsendere vil øke når flere europeiske land blir tilknyttet TET De fleste transitteringsstarter som gjøres av etaten, skjer ved grensen på utførselstidspunktet

Eksportør/transportør kan betale for at etaten skal ekspedere tollpapirene f eks ved fergeavganger utenom kontortid, og på fergeleier hvor etaten ikke er lokalisert

Gods for eksport som fraktes på lasteskip eller fly er ikke underlagt transitteringsbestemmelsene Transportør eller mekler gir i stedet attest på utførselsdeklarasjonen Denne vil fungere som grunnlag for eksportørens oppgjør med skattemyndigheten

Andre oppgaver ved utførsel
Enkelte varer oppfyller kriteriene for opprinnelsesprodukt og oppnår preferansetollbehandling (lavere eller ingen toll) i mottakerlandet For at varer skal få status som opprinnelsesprodukt, må de følges av et opprinnelsesbevis fra avsenderlandet Tidligere ble opprinnelsesbevis attestert av etaten, men nå er et stort antall eksportbedrifter autorisert til å attestere skjemaene selv Bekreftelse på opprinnelse kan også stemples direkte på faktura av eksportør, uten etatens mellomværende

3.4 Virksomhetskontroll

Virksomhetskontroll skjer i etterkant av verdikjeden, og er et kontrollverktøy som er utviklet som følge av elektronisk fortolling og forenkling av prosedyrer Toll- og avgiftsetaten oppsøker aktuelle import-, eksport- og produksjonsbedrifter og foretar kontroll av regnskapene Effektivt kontrollarbeid forutsetter derfor lokalisering innenfor en rimelig avstand til aktuelle virksomheter.

3.5 Grensekontroll

Kontroll av reisende, transportmidler og varer krever fysisk tilstedeværelse der kontrollobjektene befinner seg Toll- og avgiftsetaten mener det er mest hensiktsmessig med mobile kontrollgrupper Mobilitet gir fleksibilitet Fleksibilitet gir større mulighet for å framstå som uforutsigbare ved å flytte kontrollpunktene og ha periodiske kontroller på områder hvor trafikkmønsteret varierer (for eksempel havner)

3.6 Informasjon og veiledning

Toll- og avgiftsetaten får mange henvendelser fra både næringslivet og privatpersoner Infosenteret i Oslo og Akershus hadde i 2002 nær 65 000 henvendelser I dag brukes også

internett aktivt som informasjonskanal På etatens hjemmesider legges det jevnlig ut aktuelle rundskriv, kunngjøringer og orienteringer Disse kommunikasjonskanalene er under stadig utvikling og setter etaten i stand til å informere brukerne tilfredsstillende uten lokal tilstedeværelse

Etaten ønsker i tillegg å styrke etatens veiledningS- og informasjonsvirksomhet ved å opprette et servicekontor i hver region

3.7 Oppsummering

Det er i dag få av Toll- og avgiftsetatens oppgaver som forutsetter lokal tilstedeværelse Det innebærer at dagens organisering ikke er tilpasset oppgaveløsingen Endret regelverk, forenklede rutiner og ordninger samt elektroniske forvaltning gjør at det er hensiktsmessig å redusere antall organisasjonsenheter Sammen med krav om god produktivitet og effektivitet ligger disse forholdene til grunn for TADs forslag om å endre etatens ytre forvaltning

4 Rammebetingelser

4.1 Generelt om høringsuttalelsene

Finansdepartementets høringsbrev ble sendt til aktuelle departementer og underliggende etater, fylkeskommunene, berørte kommuner og utvalgte organisasjoner Hele 63 av i alt 81 høringsinstanser avga uttalelse, dvs 78 prosent (I tillegg avga et titall andre organisasjoner uttalelse i en eller annen form) Sammenstilt informasjon om høringsuttalelsene er presentert i vedlegg 3

Ingen av høringsinstansene er uenig i kriteriene for inndeling i regioner, men 17 prosent er uenig i enkelte sider av det konkrete forslaget til inndeling Flere instanser har innvendinger mot å bryte "prinsippet" om at regionene skal følge fylkesgrensene (tollstedet i Harstad er foreslått å inngå i Region Midt-Norge)

Ingen av høringsinstansene er heller uenig i kriteriene for lokalisering av regiontollsteder, men 21 prosent er uenig i enkelte sider av det konkrete forslaget til lokalisering Det skyldes i hovedsak uenighet om plasseringen i egen region, og bør bl a ses i lys av at samtlige av dagens distriktstollsteder av vertskommunen vurderes som kvalifisert som regiontollsted

Tilsvarende gjør seg gjeldende på nivået under vedrørende lokalisering av tollsteder i den nye løsningen Ingen uttaler seg mot kriteriene for lokalisering, men 33 prosent av instansene er mot enkelte sider av det konkrete lokaliseringsforslaget Det skyldes hovedsakelig ønsker om å beholde eksisterende tollsted

Samlet sett er høringsinstansene meget positive til den nye modellen for organisering av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning med vekt på sterkere regionalisering, færre enheter og større

fagmiljøer Kun 3 prosent er uenig, mens hele 57 prosent er enig De resterende 40 prosent av instansene har ingen kommentarer til dette mer prinsipielle spørsmålet

4.2 Internasjonale forpliktelser

Transitteringskonvensjonen
Transitteringskonvensjonen (konvensjon om en felles transitteringsprosedyre) trådte i kraft 1 juni 1988 EU- og EFTA- landene er avtaleparter, sammen med Polen, Slovakia, Den Tsjekkiske Republikk og Ungarn

Transitteringskonvensjonen omtaler tollprosedyrene som gjelder når varer transporteres under tollmyndighetens kontroll fra et tollsted i et land til et tollsted i det samme eller et annet land, når minst en grense krysses

Konvensjonen åpner for forenklinger og autorisasjonsordninger, særlig ved oppstart og avslutning av transitteringer, som reduserer behovet for toll- og avgiftsetatens tilstedeværelse Prosedyrene i konvensjonen gir få forenklinger som påvirker etatens tilstedeværelse ved landeveisgrensen Det forutsettes at forsendelsen og transitteringsdeklarasjon legges frem ved hvert grensepasseringssted

Transitteringskonvensjonen åpner for forenklede prosedyrer for transport med jernbane, skip, fly, rør mv Prosedyrene medfører at transittering kan skje uten etatens mellomværende, og er gjerne knyttet til autorisasjon av avsender / mottaker

Grensetollsamarbeid i Norden
Den bilaterale grensetollsamarbeidsavtalen mellom Norge og Sverige har virket fra 1 januar 1960 Tilsvarende avtale mellom Norge og Finland ble gjort gjeldende fra 1970
Avtalene ble videreført med EU som part i 1997 Grensetollsamarbeidet er for øvrig hjemlet i tolloven med tilhørende forskrifter

Samarbeidsavtalene forenkler grensepasseringen og effektiviserer trafikkavviklingen mellom avtalelandene ved at transportører kun stopper én gang for å tollekspedere godset ved grensepassering Tolltjenestemenn utfører eksport- og / eller importprosedyrer på vegne av samarbeidslandet samtidig som de håndterer det egne lands oppgaver ved grensepassering

Hvilke grensetollsteder som til enhver til skal være betjente og hvilket land som har ansvar for å bemanne passeringsstedet er nedfelt i grensetollsamarbeidsavtalene
Grensetollsamarbeidsnemnda bestående av respektive lands tolldirektører evaluerer årlig samarbeidet Det er forutsatt at det skal være tilnærmet likevekt i ressursforbruk mellom landene

4.3 Signaler fra Regjeringen

Toll- og avgiftsetaten har ifølge St prp nr 1 (2002-2003) et stort behov for å endre organisasjonsstrukturen i sin ytre forvaltning Både forvaltningspolitiske og rene toll- og avgiftsfaglige hensyn taler for en struktur preget av sterkere regionalisering, færre

organisasjonsenheter og større fagmiljøer Regjeringen har derfor sluttet seg til Toll- og avgiftsdirektoratets forslag til regioninndeling og lokalisering av regiontollsteder, med unntak av plasseringen av regiontollstedet i Region Sør Dette legges til Kristiansand

Den nye løsningen vil etter Regjeringens mening gi klare gevinster i forhold til dagens organisering Den foreslåtte regionstrukturen, kombinert med omdisponering avressurser, vil bidra til høyere kvalitet og økt effektivitet i arbeidet, samt til bedre ressursutnyttelse I tillegg vil forslaget medføre riktigere toll- og avgiftsinngang

Omorganiseringen av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning er et viktig utviklingstiltak, og inngår som en del av Regjeringens arbeid med å modernisere offentlig sektor Dette arbeidet bygger på tre pilarer, effektivisering, forenkling og brukerorientering Moderniseringstiltak bør ideelt sett fremme alle de tre elementene, i praksis minst ett av dem uten at det går på bekostning av de(t) andre Dette betyr at en effektivisering av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning ikke må medføre en forverring av tilgjengelighet og service for publikum og næringslivet

4.4 Signaler fra Stortinget

Komiteens flertall sluttet seg til Regjeringens valg av regioninndeling, med unntak av FrP, jf Innst S nr 6 (2002-2003) Flertallet i komiteen, unntatt medlemmene fra Ap og FrP, slutter seg videre til det valg av regiontollsteder som Regjeringen har lagt frem

Komiteens medlemmer fra Ap mener at regiontollsted for Region Sør-Norge bør legges til Drammen Disse medlemmer vil vise til at Drammen ble valgt som regiontollsted for tolldistriktet Buskerud, Vestfold og Telemark så sent som 1 januar 2001 og at både antall tolldeklarasjoner og inntekter ligger betydelig høyere i Buskerud, Vestfold og Telemark tolldistrikt enn i Agder tolldistrikt Når det gjelder strukturen på tollkontorene, vil disse medlemmer vise til de innvendinger som er kommet til den foreslåtte strukturen, spesielt langs kysten hvor det er mye eksportrettet næringsvirksomhet og mener det må foretas en ny gjennomgang av dette, før endelig struktur fastlegges

Komiteens medlemmer fra FrP viser til at toll- og avgiftsetaten selv legger til grunn at den økende trafikken over Torp flyplass og den sterke økningen i fergetrafikken tilsier etablering av regiontollsted i Larvik/Sandefjord-området Hovedtyngden av trafikken i regionen er i dette området, og etablering her er geografisk sentral og lettilgjengelig i regionen En slik etablering innebærer at Drammen og Kristiansand, som begge er distriktstollsteder i dag, opprettholdes som tollsteder

Komiteens medlemmer fra Ap, SV og Kystpartiet mener at Narvik tollsted bør opprettholdes

Komiteens medlemmer fra SV, SP og Kystpartiet er svært kritiske til at store kystområder vil være uten Tollvesenet sitt nærvær Næringslivet, som særlig i disse områdene er eksportrettet, har levert kritiske merknader og protester på forslaget, og vist til at nedlegging av så mange tollsteder langs kysten klart vil føre til økte utgifter og andre ulemper for næringslivet Disse medlemmene ber om at kysten, og eksportnæringen i disse områdene blir hensyntatt i det videre arbeid

FrP, SV, SP og Kystpartiet ønsker at regioninndelingen følger fylkesgrensene, jf forholdet mellom Region Midt-Norge og Region Nord

5 Vurderingskriterier

5.1 Toll- og avgiftsdirektoratets kriterier

For lokalisering av tollsteder/enheter har TAD benyttet hensynet til kontrollarbeidet, ønske om robuste organisasjonsenheter og næringslivets behov som kriterier Arbeidsgruppen tiltrer disse kriteriene

Kontrollvirksomheten Lokaliseringen må tilpasses etatens kontrollvirksomhet Grensekontroll/fysisk kontroll krever tilstedeværelse enten ved lokalt tollsted eller ved mobil enhet Virksomhetskontrollen medfører behov for en lokalisering med rimelig reiseavstand til de aktuelle kontrollobjektene (bedriftene)

Robuste enheter Tollstedene bør ha ekspedisjons- og kontrolloppgaver nok til å forsvare en bemanning på ca ti årsverk som et minimum Slike enheter vil være store nok til å håndtere normalt fravær (sykdom, ferie mv), samt gi grunnlag for å bygge opp god fagkompetanse Grensekontrollstedene er ikke vurdert i denne sammenheng på grunnn av trafikkbildet og forpliktelser om tilstedeværelse i avtaler med Sverige og Finland (EU), jf kap 4 2

Næringslivets behov Toll- og avgiftsetaten må så langt som mulig tilpasse sin organisasjon til strukturen i aktuelt næringsliv og til trafikkmønsteret inn og ut av landet Dette kriteriet vil imidlertid være av mindre betydning enn de to førstnevnte fordi fastsettelse og innkreving i hovedsak håndteres elektronisk Kombinert med fleksible løsninger på andre områder (autorisasjonsordninger mv), vil behovet for fysisk fremmøte hos toll- og avgiftsetaten minimeres, jf kap 3

5.2 Andre kriterier

Arbeidsgruppen har i tillegg forsøkt å vurdere denne omorganiseringen i et bredere perspektiv, og har blant annet vært opptatt av at kommuner som har store omstillingsutfordringer fra tidligere ikke blir ytterligere belastet gjennom nedlegging av statlige arbeidsplasser, uten at det skjer en samlet vurdering

Gruppen har videre lagt vekt på statlig lokaliseringspolitikk som virkemiddel til å bygge opp regionale kompetansemiljøer

6 Gjennomgang pr. tollregion

6.1 Regjeringens vedtak om regionalisering av toll- og avgiftsetaten

Det er vedtatt at dagens ti tolldistrikter skal nedlegges, og at det skal opprettes følgende seks tollregioner ledet av disse regiontollstedene

- Region Oslo og Akershus – Oslo regiontollsted (inklusive Gardermoen)
- Region Øst-Norge – Fredrikstad regiontollsted (inklusive Svinesund)
- Region Sør-Norge – Kristiansand regiontollsted
- Region Vest-Norge – Bergen regiontollsted
- Region Midt-Norge – Trondheim regiontollsted
- Region Nord-Norge – Tromsø regiontollsted

Nedenfor følger pr region en beskrivelse av Toll- og avgiftsdirektoratets forslag til subregional struktur med tilhørende forslag til endringer/nedleggelser i forhold til dagens struktur, med påfølgende kommentarer og vurderinger av arbeidsgruppen

6.2 Region Oslo og Akershus

TADs forslag
Det foreslås ingen endringer i denne regionen (utover det terminologiske), dvs ingen tollsteder mv underlagt Oslo regiontollsted inklusive Gardermoen

Gruppens vurdering
Gruppen mener at denne regionen framstår som uproblematisk, selv om regionen er strukturelt atypisk Gruppen mener imidlertid at etaten senere bør gjøre en vurdering av om Akershus med bl a Gardermoen alternativt bør inngå i Region Øst-Norge

6.3 Region Øst-Norge

TADs forslag
Fredrikstad distriktstollsted blir slått sammen med Svinesund tollsted, og skal utgjøre regiontollstedet Distriktstollstedet Kongsvinger blir omdefinert til tollsted TAD foreslår å legge ned tollstedene Gjøvik og Moss Ørje, Åsnes og Østby opprettholdes som grensetollsteder Strukturen i Region Øst-Norge underlagt Fredrikstad regiontollsted inklusive Svinesund blir da

- Kongsvinger tollsted
- Hamar tollsted
- Ørje tollsted
- Åsnes tollsted
- Østby tollsted

Forslaget om å nedlegge Moss tollsted og flytte virksomheten til Fredrikstad/Svinesund, vil gi positive ressursmessige effekter, og vil i tillegg gi den fordelen at regionadministrasjonen vil ha direkte styring med landets viktigste og største grenseovergang

Forslaget til nedleggelse av Gjøvik tollsted må sees i sammenheng med etatens virksomhet i Mjøsområdet TAD har vurdert det slik at etatens virksomhet i dette området bør samles på ett sted slik at enheten kan få en størrelse som kan betjene næringslivet i området på en profesjonell måte Hamar pekte seg derfor naturlig ut i forhold til Gjøvik fordi Hamar er knutepunkt for trafikk til og fra dalførene nord på Østlandet

Kongsvinger har et beskjedent ekspedisjonsmessig oppgavevolum, men grensetrafikken er stor Det er derfor vurdert som viktig å beholde Kongsvinger som tollsted Grensekontrollen fra Kongsvinger vil få et særlig ansvar for mobil kontroll langs grensen i Hedmark

Gruppens vurdering
Nedleggelsen av Moss tollsted blir av gruppen vurdert som uproblematisk Moss har et lavt volum både i forhold til objektkontroll og virksomhetskontroll Oppgavene er først og fremst knyttet til kontroll (fastsettelseskontroll) av ekspedisjoner i TVINN systemet Antallet ekspedisjoner er imidlertid ikke spesielt høyt Dessuten krever ikke denne typen oppgaver etatens tilstedeværelse

Det kan stilles spørsmål ved nedleggelsen av Gjøvik, og om TAD har vurdert å nedlegge Hamar istedenfor Gruppen vil peke på at avstanden mellom Hamar og Kongsvinger er forholdsvis liten, slik at oppgavene ved Hamar-kontoret kanskje kan ivaretas av Kongsvinger tollsted

Hamar synes valgt fordi Hamar er knutepunkt for trafikk til og fra dalførene nord på østlandet Størsteparten av oppgavene som utføres av Gjøvik krever ikke tilstedeværelse av etaten, og de få oppgavene som krever tilstedeværelse kan utføres av Hamar Gjøvik har en svært begrenset kontrollvirksomhet Gjøvik har riktignok noe virksomhetskontroll og et større ekspedisjonsmessig volum enn Hamar, men Hamar har et større volum både på grensekontroller og virksomhetskontroller Dette er prioriterte oppgaver for etaten, og gruppen ser derfor tollfaglige argumenter for å beholde Hamar på bekostning av Gjøvik

Opprettholdelse av Hamar tollsted bør etter gruppens mening lede til at Kongsvinger omdefineres fra tollsted til ekspedisjons- og kontrollenhet og at administrative ressurser i denne delen av regionen samles i Hamar Dette vil ha små konsekvenser for driften på Kongsvinger

6.4 Region Sør-Norge

TADs forslag
TAD foreslår å legge ned Arendal tollsted og å slå sammen tollstedene Tønsberg, Sandefjord og Larvik til et tollsted Distriktstollstedene Drammen og Skien omdefineres til tollsteder Strukturen i Region Sør-Norge underlagt Kristiansand regiontollsted vil da være

- Drammen tollsted
- Skien tollsted
- "Vestfold" tollsted (ikke endelig lokalisert)

Sammenslåingen av tollstedene Tønsberg, Sandefjord og Larvik til ett tollsted er foreslått fordi hovedtyngden av trafikken i regionen er i dette området Utviklingen tilsier også at området vil bli stadig viktigere sett med toll- og avgiftsetatens øyne Flytrafikken ved Torp og fergetrafikken er i sterk økning Det er derfor viktig med en robust enhet som kan gi nødvendig fleksibilitet i forhold til dette

Forslaget om legge ned Arendal tollsted og overføre virksomheten til Kristiansand er begrunnet ut fra trafikkmønster og behov for samordning av ressursene i Agderfylkene

Gruppens vurdering
Gruppen mener at forslaget om sammenslåing av tollstedene Tønsberg, Sandefjord og Larvik til ett tollsted er meget forståelig både tollfaglig og administrativt Det kan dessuten vises til at sammenslåingen er møtt med velvilje lokalt Gruppen overlater til TAD å ta stilling til lokaliseringen av denne nye enheten, men mener mye taler til fordel for en lokalisering i Sandefjord p g a nærheten til flyplassen på Torp, og økningen i fergetrafikken i området

Gruppen konstaterer at forslaget om å legge ned Arendal tollsted har ført til mobilisering av en rekke aktører i området Hovedargumentet mot forslaget til nedleggelsen er knyttet til næringslivets behov for etatens tilstedeværelse TAD kan opplyse at Arendal tollsted verken har virksomhetskontroll eller grensekontroll I tillegg er antallet kontroller av inn- og utførselsdeklarasjoner ubetydelige Det kan synes som om enheten, som en følge av dette, har anledning til å yte service og bistand til næringslivet, som er langt utover det som etaten har fastsatt som nødvendig og tilstrekkelig Gruppen vil påpeke at det ikke er etatens oppgave å deklarere på vegne av næringslivet Prinsippet om selvdeklarering må etterleves I tillegg er en slik service kostnadsdrivende

Gruppen har ingen motforestillinger til forslaget om nedleggelse av Arendal tollsted Disse ressursene kan omdisponeres til andre områder i etaten

6.5 Region Vest-Norge

TADs forslag
TAD foreslår å omdefinere tollstedet Måløy til ekspedisjonsenhet og å legge ned tollstedene Stord, Odda, Florø, Kristiansund og Molde Stavanger distriktstollsted omdefineres til tollsted Egersund ekspedisjonsenhet omdefineres til ekspedisjons- og kontrollenhet Strukturen i Region Vest underlagt Bergen regiontollsted blir da

- Stavanger tollsted
- Haugesund tollsted
- Ålesund tollsted

- Måløy ekspedisjonsenhet
- Egersund ekspedisjons- og kontrollenhet

TAD foreslår å opprettholde Haugesund tollsted slik at kompetansen på kontroll av skip blir videreutviklet og slik at tollstedet kan bli et nasjonalt fagmiljø på dette området Ålesund velges fremfor Kristiansund og Molde på grunn av større oppgavevolum, særlig i forhold til fiskerinæringen

Egersund ekspedisjonsenhet utvides til ekspedisjons- og kontrollenhet med oppgaver tilknyttet økende fergetrafikk til og fra kontinentet Måløy opprettholdes som ekspedisjonsenhet for å utføre oppgaver i tilknytning til fiskerinæringen i Sogn og Fjordane

Gruppens vurdering
Det kan stilles spørsmål ved om ikke fergeanløpene i Egersund, som skjer utenfor etatens ordinære åpningstid, kan betjenes fra Stavanger Det å ha en fast stasjonert enhet i dette området for fergetrafikk noen timer om ettermiddagen/kvelden, mener gruppen kan framstå som unødvendig Dessuten er avstanden mellom Stavanger og Egersund overkommelig

Den eneste grunnen til en eventuell opprettholdelse av Egersund er knyttet til fergetrafikken Internasjonale forpliktelser som transitteringskonvensjonen, medfører at lastebiler ombord på ferger må ekspederes Dette kan imidlertid tas av en mobil enhet Gruppen vil i den forbindelse vise til at mye av fergetrafikken inn til Moss (som nå er nedlagt) ble tatt av en mobil enhet tilknyttet Fredrikstad Denne modellen kan overføres til Stavanger/Egersund, og vil ikke ha negative konsekvenser for næringslivet Gebyrbelastningen for ekspedering utenfor kontorsted er den samme som for utenfor åpningstid Hvis fergeanløpene reguleres til etatens åpningstid, bør spørsmålet om stasjonær representasjon vurderes (da har man et unntaksvis eksempel på at etatens lokalisering vil ha betydning for næringslivets kostnader)

Kristiansund tollsted og Molde tollsted er like store med åtte ansatte Molde tollsted har et lavt volum på kontrollvirksomheten, mens Kristiansund har et noe høyere volum Begge tollstedene har et beskjedent ekspedisjonsvolum Det tollfaglige grunnlaget for å opprettholde disse to enhetene er m a o ikke tilstede I forslaget er det lagt til grunn at virksomhetskontrollen som utføres av disse enhetene kan organiseres fra Ålesund Nedleggelsen av Kristiansund og Molde vil frigjøre ressurser til en ny stor mobilenhet som vil operere i Møre-området TAD forventer at resultatene for kontrollvirksomheten da vil forbedres

Det kan stilles spørsmål ved om ikke en mulig økt industriaktivitet i Møre og Romsdal som en følge av ilandføring av olje eller gass vil få betydning for etaten Gruppen mener at hvis dette fylket får en industriell oppblomstring, så kan man eventuelt styrke Ålesund tollsted heller enn å etablere nye enheter Det kan også vises til at en eventuell oppblomstring av nyetableringer uansett vil håndteres gjennom TVINN-systemet Ifølge TAD ville en eventuell økt industriaktivitet i dette området, sannsynligvis ikke få betydning for virksomhetskontrollen, siden virksomhetskontrollen er rettet mot regnskapene ved hovedkontorene

Gruppen mener det på tollfaglig grunnlag kan stilles spørsmål om hvorfor TAD foreslår å opprettholde Måløy Gruppen forstår det slik at en nedleggelse av Måløy ble vurdert som for drastisk på bakgrunn av forslagene om nedleggelse av andre tollsteder langs kysten

Måløy har en ubetydelig grensekontroll og har ingen virksomhetskontroll Aktiviteten er knyttet til utførselsdeklarasjoner i TVINN, men volumet er ikke større enn hva Arendal tollsted har Aktiviteten er m a o ikke avhengig av tilstedeværelse i området Gruppen er kjent med at distriktstollsjefen i Bergen mener at Måløy kan nedlegges og at oppgavene kan utføres av Ålesund tollsted Gruppen mener at forslaget om å beholde Måløy kan betegnes som inkonsistent i forhold til argumentet om nedleggelse av Sortland tollsted

Gruppen er likevel skeptisk til at toll- og avgiftsetaten skal være helt uten tilstedeværelse langs kysten mellom Ålesund og Bergen Måløy vil dessuten få noe økt aktivitet som en følge av nedleggelse av Florø Gruppen viser til geografi og avstander som hovedargumenter mot nedleggelse av Måløy Gruppen støtter derfor TADs forslag om fortsatt tilstedeværelse av etaten i Måløy

Gruppen er for øvrig enig i at forslaget om nedleggelse av tollstedene Odda og Stord framstår som uproblematisk

6.6 Region Midt-Norge

TADs forslag
TAD foreslår å omgjøre Bodø distriktstollsted til tollsted og Steinkjer tollsted til kontrollenhet, mens tollstedene Mosjøen, Sortland og Narvik foreslås nedlagt Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollenhet foreslås opprettholdt Mo tollsted opprettholdes, likeså grensetollstedene Vauldalen og Junkerdalen Harstad opprettholdes som tollsted og innlemmes i denne regionen Strukturen i Region Midt-Norge underlagt Trondheim regiontollsted blir da

- Mo tollsted
- Bodø tollsted
- Harstad tollsted
- Vauldalen tollsted
- Junkerdalen tollsted
- Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollenhet
- Steinkjer kontrollenhet

Mo har et beskjedent ekspedisjonsmessig oppgavevolum Tollstedet bør likevel bestå på grunn av store avstander og fordi det er flere ubetjente grenseoverganger og stor skipstrafikk i området Virksomheten fra Mosjøen tollsted blir overført til Mo

Bodø tollsted har også et beskjedent oppgavevolum, men bør også bestå på grunn av de store avstandene Videre er det grunnlag for å flytte arbeidsoppgaver til Bodø for å utnytte arbeidskapasiteten

I forhold til Harstad blir prinsippet om å følge fylkesgrensene fraveket Av tollstedene Harstad og Narvik foreslås Narvik lagt ned Harstad vil derfor måtte utføre etatens oppgaver i nordre del av Nordland og søndre del av Troms Harstad er foreslått fremfor Narvik fordi det gir mest fleksibel

løsning for å håndtere etatens samlede virksomhet i Vesterålen/Lofoten- området, herunder Sortlandtrafikken

Når det gjelder Vauldalen og Junkerdalen så er disse grensetollsteder som utfører ekspedisjon og fysisk kontroll i forbindelse med grensepassering

Gruppens vurdering
Gruppen mener at tollfaglige premisser kanskje tilsier at Steinkjær tollsted bør nedlegges, og at ressursene kan overføres til Mo tollsted eller Trondheim regiontollsted Kommunen har imidlertid omstillingsstatus og gruppen er av den grunn enig i TADs forslag om fortsatt tilstedeværelse i Steinkjær

De problematiske sidene ved denne regionen er slik gruppen ser det knyttet til spørsmålet om fylkesgrensen og herunder spørsmålet om nedleggelse av Narvik tollsted Gruppens vurdering er at TADs forslag her må sees i forbindelse med forslag til nedleggelse av Sortland tollsted Nedleggelse av Narvik tollsted vil føre til en styrking av Harstad tollsted og Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollenhet ved at ressurser overføres til disse enhetene Nedleggelsen av Narvik og Sortland gjør at det kan etableres en større mobil enhet som kan operere i Vesterålen

Et viktig argument mot forslaget om å legge ned Narvik tollsted er det faktum at Narvik har mistet et betydelig antall statlige arbeidsplasser, og at byen av den grunn inntil nylig har hatt omstillingsstatus Gruppen ser det derfor som ønskelig at etaten fortsatt er representert i Narvik

Gruppen er i tvil når det gjelder "prinsippet" om at omorganiseringer bør følge fylkesgrensene Gruppen har imidlertid registrert at AAD og KRD, flere partier på Stortinget samt Nordland fylkeskommune er opptatt av at fylkesgrensen respekteres

På den andre siden konstaterer gruppen at prinsippet om å følge fylkesgrensene ble brutt i enkelte tilfeller ved omorganiseringen av politi- og lensmannsetaten JD la i sin omorganiseringsprosess større vekt på politifaglige argumenter og effektiv ressursanvendelse enn på prinsippet om å følge fylkesgrensene Gruppen mener tilsvarende argumenter kan være relevante også for toll- og avgiftsetaten, men at hensynet til Narvik og respekten for fylkesgrensen veier tyngst i dette tilfellet

Gruppen mener Narvik tollsted og Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollenhet bør slås sammen til en enhet kalt Narvik/Bjørnfjell tollsted med hovedaktiviteten lagt til Bjørnfjell

Gruppen stiller spørsmål ved om Bodø tollsted bør opprettholdes i sin nåværende form Det kan pekes på at resultatene langt fra er tilfredsstillende gitt den store bemanningen enheten har (27 ansatte) Gruppen mener at etaten kanskje kan klare seg uten særlig tilstedeværelse i Bodø, fordi oppgaver som krever en viss tilstedeværelse kan overtas av Narvik/bjørnfjell tollsted eller Mo tollsted

Forslaget om nedleggelsen av Sortland har ført til lokal mobilisering, der næringslivets behov blir brukt som argument Sortland har ubetydelig kontrollvirksomhet og noe inn- og utførselsdeklarasjoner Gruppen finner ingen tollfaglige eller andre tungtveiende argumenter for å

opprettholde Sortland tollsted Ressursene bør overføres til Harstad, som bidrag til å etablere en mobil enhet for Vesterålen

Forslaget om å legge ned Mosjøen tollsted blir av gruppen vurdert som uproblematisk fordi enheten er for liten og fordi oppgavene like gjerne kan utføres av Mo tollsted

Opprettholdelsen av Junkerdalen og Vauldalen er ikke diskutert fordi en nedleggelse av disse grensetollstedene er uaktuelt p g a internasjonale forpliktelser knyttet til grenseoverganger, jf kap 4 2

6.7 Region Nord-Norge

TADs forslag
TAD foreslår å omdefinere Vadsø tollsted til kontrollenhet og å nedlegge Alta tollsted Videre foreslås kontrollenhetene Honningsvåg, Båtsfjord og Vardø nedlagt Tollstedene i Hammerfest, Kirkenes (inklusive kontrollenhetene i Neiden og Storskog), Helligskogen og Polmak opprettholdes Strukturen i Region Nord-Norge underlagt Tromsø regionkontor vil da bestå av

- Hammerfest tollsted
- Kirkenes tollsted
- Helligskogen tollsted
- Polmak tollsted
- Vadsø kontrollenhet

Etatens ressurser i vestre del av Finnmark bør, ifølge TAD, samles og styrkes for å gi en fleksibel utnyttelse av ressursene i området Hammerfest har langt den største aktiviteten i området, og den vil uten tvil øke på grunn av den planlagte Snøhvit- utbyggingen TAD har derfor foreslått å beholde Hammerfest på bekostning av Alta tollsted og kontrollenheten ved Honningsvåg Grensekontrollen styrkes ved Hammerfest tollsted for å ivareta ansvar for vestre del av Finnmark

Ressursene øst i fylket bør, ifølge TAD, også samles og styrkes for å gi en fleksibel utnyttelse i området Kirkenes har den langt største aktiviteten i området og har spesielle utfordringer knyttet til trafikken over russisk/norsk grense på Storskog Grensekontrollen styrkes med mobil kontrollenhet i Vadsø med ansvar for østre del av Finnmark Forslaget om nedleggelse av kontrollenhetene Båtsfjord og Vardø må sees i denne sammenheng

Gruppens vurdering
Endring av regiongrensen mellom de to nordligste tollregionene medfører at Harstad tollsted vil tilhøre denne regionen og rapportere til Tromsø regiontollsted Tollstedet bør etter gruppens mening opprettholdes og styrkes med ressursene fra Sortland (jf foran).

Forslaget om nedleggelse av Alta tollsted kan etter gruppens oppfatning betegnes som noe problematisk fordi Alta er et av de største stedene i fylket og har en sentral beliggenhet

Det kan vises til at tollstedet har en viss grensekontroll, men har ubetydelig beslag på disse kontrollene I tillegg utføres det ikke virksomhetskontroll Gruppen mener at oppgavene ved Alta tollsted kan ivaretas av Hammerfest tollsted

Forslaget om nedleggelse av Honningsvåg, Båtsfjord og Vardø ble av gruppen vurdert som uproblematisk ut fra TADs argumenter i saken

Gruppen anser det som viktig at etaten opprettholder representasjon i Vadsø gjennom en kontrollenhet, også av distriktspolitiske årsaker

Tollstedene i Kirkenes (inklusive enhetene i Neiden og Storskog), Polmak og Helligskogen er ikke diskutert som følge av grensesamarbeidsavtaler, jf kap 4 2

7 Alternativer og konklusjon

7.1 Gruppens generelle vurderinger

Ekspedisjonsfunksjonen består av å behandle deklarasjoner om import og eksport gjennom fastsettelse, kontroll og eventuell avgiftsinnkreving Oppgavene utføres ved at *brukerne oppsøker etaten* for å importere eller eksportere Tidligere var brukerne avhengig av å møte opp hos etaten for å få ekspedert varer inn og/eller ut av landet Den teknologiske utviklingen har gjort at brukerne nå kan deklarere over linje slik at man ikke er avhengig av etatens lokalisering I dag behandles 97 % av alle deklarasjonene via det elektroniske TVINN- systemet De resterende 3 % kan brukeren få speditørfirma til å deklarere for seg eller brukeren kan sende deklarasjonen i posten Det er derfor ingen brukere som i dag er avhengig av etatens fysiske tilstedeværelse for å kunne deklarere De som ennå ikke benytter TVINN er typisk småbedrifter som er spredt over hele landet og over flere bransjer, noe som vanskelig kan sies å utgjøre noe lokaliseringspremiss

Kostnadene for næringslivet knyttet til ekspedisjonsfunksjonen er minimale, og dreier seg om gebyr for ekspedering av et fåtalls importører og eksportører, som ikke anvender TVINN eller tollager/speditør, utenfor etatens åpningstid eller utenfor etatens kontorsteder Organiseringen av etatens ytre forvaltning bør skje uavhengig av produksjonen av disse ekstraordinære tjenestene

Kontrollfunksjonen (i tillegg til fastsettelseskontrollen) består dels av å kontrollere personer, varer og transportmidler ved grensepassering og dels av å kontrollere import- og eksportvirksomheters regnskaper Disse oppgavene utføres ved at *etaten oppsøker "brukerne"*, dvs kontrollobjektene Det er derfor viktig å være der brukerne (næringslivet, reisende) er og der varer krysser landegrensene Kontrolloppgavene har således en viss betydning for hvor etaten bør være lokalisert Det kan imidlertid stilles spørsmål ved om det er hensiktsmessig å opprettholde (mange) stasjonære enheter når etaten må oppsøke brukere som er spredt over et stort område Mobile enheter kan da være mer hensiktsmessig Mobile enheter er dessuten tilpasset det faktum at omgivelsene er i stadig endring For toll- og avgiftsetaten vil dette si endring av smuglerruter, trafikkmønstre osv Mobile enheter er et viktig virkemiddel for å oppnå fleksibilitet i etatens organisasjon, ressursbruk og oppgaveutføring

Informasjons- og veiledningsoppgaver utføres i all hovedsak pr post, telefon og over internett, og skjer ofte i tilknytning til ekspedisjonsarbeidet eller virksomhetskontroller Utføringen av og tilgangen til informasjon og veiledning er slik sett uavhengig av etatens lokalisering Behov for utdypende og mer spesialisert veiledning, for eksempel i forbindelse med bedriftsetablering, dekkes av større fagmiljøer, dvs primært av TAD og regiontollstedene

Styrings- og administrasjonsoppgavene har ingen direkte betydning for lokaliseringsspørsmålet, men både tollfaglige og kostnadseffektive hensyn tilsier en større konsentrasjon og bedre samordning av etatens ressurser Dette er forenelig både med regjeringens moderniseringsprogram og statlig lokaliseringspolitikk med vekt på regionale vekstsentra

Spesielle hensyn til omstillingskommuner kan unntaksvis påvirke etatens lokalisering

7.2 Alternative modeller

Gruppen har vurdert og sammenliknet tre alternative modeller for organisering av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning, her benevnt som modell A, B og C

Modell A
Dette er TADs forslag, jf kap 6 Det følger av kap 7.1 at gruppen mener TAD har levert et fornuftig forslag til omorganisering

Modell B
Det prinsipielle syn redegjort for i kap 7 1 leder i sin ytterste konsekvens til at etatens ytre forvaltning bør kunne organiseres med få eller ingen stasjonære tollsteder eller ekspedisjons- og kontrollenheter utover det som følger av internasjonale forpliktelser (grenserepresentasjon) Ekspedisjonsarbeidet, herunder fastsettelseskontroll, utføres ved de seks regionkontorene, kontrollarbeid for øvrig utføres av mobile grupper Informasjon og veiledning utøves primært av regionkontorene, men også av kontrollgruppene Grensen mellom de to nordligste tollregionene justeres i tråd med fylkesgrensen mellom Nordland og Troms

Denne ekstreme modellen framstår imidlertid mest realistisk som en eventuell framtidsmodell for organiseringen av det ytre forvaltningsleddet i etaten En svakhet ved modellen kan for øvrig være at mangel på subregionale stasjonære organisasjonsenheter vil kunne lede til mindre lokal og dermed dårligere regional kunnskap for etaten, som bare delvis kompenseres av de mobile gruppene Omstillingskostnadene både for etaten og de ansatte kan også bli (for) høye

Modell C
Denne modellen dreier seg om en justering av TADs forslag med utgangspunkt i gruppens prinsipielle syn Modellen er som følger

I Region Oslo og Akershus foreslås ingen endringer I Region Øst-Norge foreslås at Kongsvinger omdefineres fra tollsted til kontroll- og ekspedisjonsenhet og at aktivitetene i denne delen regionen styres fra Hamar tollsted I Region Sør-Norge foreslås ingen endringer I Region Vest-Norge foreslås at etaten ikke blir fast stasjonert i Egersund I Region Midt-Norge foreslås at Mo

tollsted styrkes med overføring av ressurser fra Bodø tollsted Videre foreslås at fylkesgrensen mellom Nordland og Troms respekteres av regionalpolitiske årsaker og at etaten fortsatt skal være representert i Narvik Narvik tollsted slås sammen med Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollenhet til Narvik/Bjørnfjell tollsted med hovedaktiviteten lagt til Bjørnfjell I Region Nord-Norge foreslås ingen endringer utover justering av regiongrensen slik at Harstad tollsted inkluderes i denne regionen

7.3 Konklusjon

Gruppen har stor forståelse for TADs forslag til omorganisering av etatens ytre forvaltning, men mener at forslaget bør justeres på enkelte punkter i pakt med modell C under kap 7 2 Dette innebærer at gruppen foreslår følgende organisering av etatens ytre forvaltning

Region Oslo og Akershus
Oslo og Akershus regiontollsted inklusive Gardermoen, uten underliggende struktur

Region Øst-Norge
Fredrikstad regiontollsted inklusive Svinesund, med følgende underliggende struktur
- Hamar tollsted
- Ørje tollsted
- Åsnes tollsted
- Østby tollsted
- Kongsvinger ekspedisjons- og kontrollenhet

Region Sør-Norge
Kristiansand regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Drammen tollsted
- Skien tollsted
- "Vestfold " tollsted (fortrinnsvis lokalisert til Sandefjordområdet)

Region Vest-Norge
Bergen regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Stavanger tollsted
- Haugesund tollsted
- Ålesund tollsted
- Måløy ekspedisjonsenhet

Region Midt-Norge
Trondheim regiontollsted, med følgende underliggende struktur
- Mo tollsted
- Bodø tollsted
- Narvik/Bjørnfjell tollsted
- Vauldalen tollsted
- Junkerdalen tollsted
- Steinkjær kontrollenhet

Region Nord-Norge
Tromsø regiontollsted, med følgende underliggende struktur

- Harstad tollsted
- Hammerfest tollsted
- Kirkenes tollsted
- Helligskogen tollsted
- Polmak tollsted
- Vadsø kontrollenhet

7.4 Økonomiske og administrative konsekvenser mv.

Gruppens forslag til organisering av toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning er marginalt forskjellig fra TADs eget forslag For så vidt gjelder økonomiske og administrative konsekvenser, distriktsmessige konsekvenser og konsekvenser for næringslivet av forslaget vil gruppen derfor vise til dette knyttet til omtalen av TADs forslag i St prp nr 1 (2002-2003) Finansdepartementet

Det framgår der at verdien av frigjorte og omdisponerte årsverk klart vil overstige omstillingskostnadene, som i etterkant er beregnet til ca 30 millioner kroner Videre vil de distriktsmessige konsekvensene bli meget moderate og forslaget vil ikke ha negative konsekvenser for næringslivet, snarere tvert i mot

Når det spesielt gjelder konsekvensene for næringslivet vil gruppen for øvrig vise til toll- og avgiftsetatens generelle erfaringer i så måte For det første er etaten aldri blitt møtt med krav om opprettelse av tollkontorer i områder med sterk eksportindustri Gruppen ser dette som en indikasjon på at eksportindustrien ikke har behov for etatens fysiske tilstedeværelse For det andre har det ved tidligere nedleggelser av tollkontorer aldri kommet krav om å gjenopprette et kontor fra aktører som var skeptiske til nedleggelsen

Disse erfaringene er forenelig med gruppens redegjørelse for og syn på forholdet mellom etatens produksjon og organisasjon, jf kap. 3 og kap 7 1 Det er i dag ingen nær sammenheng mellom oppgaveutføring og lokalisering Dette tilsier etter gruppens mening at etaten bør gis anledning til å organisere seg ut fra ønske om en mest mulig kostnadseffektiv og formålseffektiv drift av etaten Gruppens forslag er derfor basert på forvaltningspolitiske og tollfaglige premisser, justert for enkelte distriktspolitiske hensyn

Avslutningsvis bør det understrekes gruppen ikke har sett det som sin oppgave eller hatt forutsetninger til å gå nærmere inn på hva som vil være optimal ressursfordeling i toll- og avgiftsetatens ytre forvaltning gitt dagens produksjon sammenholdt med forslaget til ny organisasjonsstruktur En riktig dimensjonering av de ulike organisasjonsenhetene vil bli TADs hovedutfordring etter regjeringens vedtak om den ytre forvaltningens subregionale struktur

Vedlegg 1 Definisjon av organisasjonsbegreper

ORGANISERINGEN AV REGIONFORVALTNINGEN – DEFINISJON AV ORGANISASJONSBEGREPER

I toll- og avgiftsetatens nye organisasjon skal seks regiontollsteder erstatte dagens ti distriktstollsteder Dette gir følgende sentrale organisasjonsbegreper for etatens ytre forvaltning

Regiontollsted
Regiontollstedet er etatens øverste forvaltningsorgan i tollregionen
Regiondirektøren er daglig leder av regiontollstedet og øverste leder av regionen
Regiontollstedet er inndelt i fagavdelinger, hver ledet av en avdelingsleder
Med unntak av enkelte oppgaver som er sentralisert til ett sted i landet, utføres alle etatens gjøremål ved regiontollstedet, herunder støttefunksjonene personaladministrasjon og driftsregnskap

Regiontollsted rapporterer til Toll- og avgiftsdirektoratet

Tollsted
En tollregion kan i tillegg til regiontollstedet bestå av ett eller flere tollsteder
Tollstedene er operative enheter med hovedvekt på ekspedisjons- og kontrollfunksjoner, men også med administrative oppgaver Antall tollsteder i regionene er knyttet til behov i forhold til bl a oppgavevolum, trafikkmønster, næringslivsstruktur og internasjonale avtaler/konvensjoner

Tollsted rapporterer til regiontollsted

Ekspedisjonsenhet
Det kan opprettes ekspedisjonsenheter på steder som har et begrenset oppgavespekter, men der oppgavene iht internasjonale avtaler og konvensjoner krever tilstedværelse innenfor begrensede tidsrom Enhetene utfører i utgangspunktet kun oppgaver med å ekspedere godstransporter og har åpningstider som tilpasses transportmidlene (trailer på landegrensene og på ferger)

Kontrollenhet
Det kan opprettes kontrollenheter på steder der det iht risikoanalyser og trafikkbilde for øvrig ei behov for grensekontroll Hver region kan ha flere kontrollenheter Kontrollenhetene skal i utgangspunktet bestå av mobile kontrollgrupper De kan dermed ha variasjon i kontrollpunktene og redusere den forutsigbarhet stasjonære kontrollgrupper medfører Kontrollenhetene vil ikke utføre service- og ekspedisjonsoppgaver overfor publikum, men kun utføre oppgaver knyttet til grensekontroll

Det kan også opprettes kombinert ***ekspedisjons- og kontrollenhet***

Underliggende enheter rapporterer til nærmeste regiontollsted eller tollsted

Vedlegg 2 Forklaring av noen viktige tollfaglige begreper

FORKLARING AV NOEN VIKTIGE TOLLFAGLIGE BEGREPER

TVINN (TollVesenets INformasjonssystem med Næringslivet)

TVINN er et system for elektronisk utveksling av dokumenter mellom næringslivet og toll- og avgiftsetaten All fortolling skjer i dag via TVINN

Deklaranten (vareeier eller dennes representant) sender en elektronisk tolldeklarasjon gjennom TVINN-systemet til etaten (papirdokumenter beror hos deklarant) Deklarasjonen gjennomgår en s k input-kontroll i systemet, der formelle forhold i deklarasjonen kontrolleres Ved feil returneres deklarasjonen til deklaranten for oppretting Deklarasjoner som er riktig utfylt gjennomgår et automatisk maskeutplukk i systemet Sentrale masker* kontrollerer samtlige deklarasjoner og er konstruert bl a for å fange opp deklarasjoner med varenummer det er knyttet særavgifter og/eller restriksjoner til, samt statistiske forhold som for eksempel avvik mellom vekt og pris De lokale maskene utvikles av tjenestemenn ved det enkelte ekspedisjonssted, og er utviklet på bakgrunn av lokalkunnskap om for eksempel mottaker, varetype osv Tolltjenestemann avgjør om deklarasjoner som fanges opp av maskene skal underlegges manuell kontroll av enten varen eller dokumentene Denne kontrollen kalles også fastsettelseskontroll

INN- OG UTFØRSELSAKTØRER

Importør er en virksomhet/person som er vareeier i betydningen varekjøper

Mottaker er en virksomhet/person som ordner mottakelse av en vare inn i landet, for eksempel importøren eller en tollagerholder på dennes vegne

Eksportør er en virksomhet/person som er vareeier i betydningen vareselger

Avsender er en virksomhet/person som ordner forsendelse av en vare ut av landet, for eksempel eksportøren eller et spedisjonsfirma på dennes vegne

AUTORISASJONSORDNINGER

<u>Autorisert mottaker</u>
Transitteringskonvensjonen åpner for at mottakere av transitteringer som ønsker å kunne motta varer direkte til sitt eget lager kan gis status som autorisert mottaker
Ordningen med autoriserte mottakere ble iverksatt 1 januar 2002 Autorisasjonen gir mottaker generell /spesiell lossetillatelse Ordningen medfører at mottakeren kan avslutte transitteringer, godsregistrere varene og legge disse inn på privat tollager uten toll- og avgiftsetatens mellomværende

---

* Begrepet maske henspeiler på maskene i et fiskegarn som er konstruert for å slippe igjennom noen fisk, mens andre skal stoppes

Tollager
Et tollager er et lagringssted som er godkjent av toll- og avgiftsetaten, hvor ufortollet vare kan lagres innen de frister og på de betingelser som toll- og avgiftsetaten bestemmer, eller som følger av lov og rett

Tollagerholder er den som av etaten er autorisert til å opprette og drive tollager
Autorisasjonen gjelder for prosedyrer knyttet til godsregistrering, innlegg og lagring på samt uttak fra tollager

Etatens kontrollmetoder på området innbefatter
- Personer og transportmidler som ankommer/forlater tollageret
- Varer som ankommer, tas ut eller oppbevares på tollageret
- Tollagerholders regnskaper og lagerbeholdning

Kontrollen gjennomføres gjennom lagerkontroll og virksomhetskontroll og krever ikke permanent tilstedeværelse

Autorisert avsender
Avsender som etter godkjennelse av toll- og avgiftsetaten kan starte transitteringer uten etatens mellomværende

Autoriserte eksportører
Godkjenningen som autorisert eksportør er knyttet til utstedelse av opprinnelsesbevis for varer

For å oppnå preferansetollbehandling i mottakerlandet må en vare følges av et bevis at den oppfyller kravene for opprinnelsesprodukt Det finnes to typer opprinnelsesbevis EUR 1 og fakturaerklæring

EUR 1 har en søknadsdel som skal attesteres av Tollvesenet Et stort antall eksportbedrifter er imidlertid autorisert til å attestere skjemaene selv

Fakturaerklæring (av eksportør) kan i henhold til EØS-avtalen nyttes opp til en fakturaverdi på opp til 7000 € For autoriserte eksportører er det ingen øvre verdigrense for bruk av fakturaerklæring

Vedlegg 3 Sammenstilt informasjon om høringsuttalelsene

BEHANDLINGSKJEMA FOR HØRINGSUTTALELSER AD OAT

Egenskap ved saken (jf. spm.)	**Egenskap ved uttalelsen**		
	Positiv / enig	Negativ / uenig	Ingen kommentar / ikke vurdert
Modellen for ny organisering (sterkere regionalisering, færre organisasjonsenheter, større fagmiljøer)	36 , dvs 57 %	2, dvs. 3 %	25 , dvs 40 %
Kriteriene for inndeling i regioner	31 , dvs 49 %	0	32 , dvs 51 %
Forslaget til inndeling i regioner	22 , dvs 35 %	11, dvs 17 %	30 , dvs 48 %
Kriteriene for lokalisering av regiontollsteder	30 , dvs 48 %	0	33 , dvs 52 %
Forslaget til lokalisering av regiontollsteder	21 , dvs 33 %	13 , dvs 21 % Det høye antallet skyldes i hovedsak uenighet om plasseringen i egen region	29 , dvs 46 %
Kriteriene for lokalisering av tollsteder	26 , dvs 41 %	0	37 , dvs 59 %
Forslaget til lokalisering av tollsteder	18 , dvs 29 %	21 , dvs 33 % Det høye antallet skyldes i hovedsak ønske om å beholde eksisterende tollsted i eget område	24 , dvs 38 %
Andre sider ved saken			

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
AAD			X			X			X			X			X			X			X	Påpeker at fylkes-grensene må følges og at Harstad derfor må inngå i region Nord
KRD	X					X			X			X			X			X			X	Peker på at det er spesielle behov i Nord-Norge
Justisdept			X			X			X			X			X			X			X	
Forsvarsdept			X			X			X			X			X			X			X	
Fiskeridept			X			X			X			X			X			X			X	Påpeker viktigheten av fortsatt godt samarbeid i fiskesaker
NHD	X			X			X			X			X			X			X			
Landbruksdept			X			X			X			X			X			X			X	
Samferdselsdept			X			X			X			X			X			X			X	
Statskonsult	X			X					X	X					X	X					X	
Politidirektoratet	X					X			X			X			X			X			X	Lokale politimestere har uttalt seg til fordel for Kr sand som regionstollssted

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
																						og at Buskerud bør gå sammen med Oslo/Akershus Videre er det fremmet forslag om at Kr sund og Mosjøen bør bestå
SSB	X					X			X			X			X			X			X	
Skattedir	X			X			X			X			X			X			X			Støtter forslaget sterkt på bakgrunn av egne erfaringer og vurderinger
Posten	X					X			X			X	X					X			X	Støtter spesielt Oslo og Tromsø som regionstollsteder
Vegdir			X			X			X			X			X			X		X		Redd for at samarbeidet blir tyngre Vil ha tollsted i Sogn og Fjordane,
Riksrevisjonen																						Ikke svart
Østfold fylkeskommune																						Ikke svart

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
Hedmark fylkeskommune																						Ikke svart
Oppland fylkeskommune																						Ikke svart
Akershus fylkeskommune																						Ikke svart
Oslo fylkeskommune																						Ikke svart
Buskerud fylkeskommune			X			X			X			X		X				X			X	Argumenterer for Drammen som regionstollsted
Vestfold fylkeskommune	X			X			X			X			X			X			X			Støtter aktivt Sandefjord som regionstollsted
Telemark fylkeskommune	X			X			X			X				X				X			X	Argumenterer for Skien som regionstollsted
Aust-Agder fylkeskommune	X			X				X		X				X				X		X		Ønsker ikke Buskerud i region Sør Vil ha Kr sand som regionstollsted og opprettholde Arendal
Vest-Agder																						Ikke svart

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
fylkeskommune																						
Rogaland fylkeskommune	X			X				X		X				X		X			X			Ønsker ikke Møre og Romsdal i region Vest Argumenterer for Stavanger som regionstollsted Ønsker at Egersund får status som tollsted
Hordaland fylkeskommune			X			X	X					X	X					X		X		Ønsker at etaten skal ha tilstedeværelse på Stord og i Odda
Sogn og Fjordane fylkeskommune																						Ikke svart
Møre og Romsdal fylkeskommune			X			X			X			X			X			X		X		Går inn for at Kr sund skal bestå og at Ålesund må styrkes
Sør-Trøndelag fylkeskommune																						Ikke svart
Nord-Trøndelag fylkeskommune			X			X			X			X			X			X	X			Ønsker at Steinkjer også skal være en ekspedisjonsenhet

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
																						med begrenset åpningstid
Nordland fylkeskommune		X				X		X				X		X		X				X		Går inn for at Nordland består som egen region med samme organisering som i dag
Troms fylkeskommune	X			X				X				X	X					X			X	Ønsker at Harstad med Ofoten, Vesterålen og Lofoten skal inngå i region Nord
Finnmark fylkeskommune																						Ikke svart
Moss kommune	X			X			X			X			X					X		X		Argumenterer for å opprettholde Moss
Fredrikstad kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Halden kommune	X			X			X			X				X		X				X		Ønsker Halden/Sv sund som regionstollsted Vil opprettholde Moss og mener at Fredrikstad bør

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Ujenig	Nøytral	Enig	Ujenig	Nøytral	Enig	Ujenig	Nøytral	Enig	Ujenig	Nøytral	Enig	Ujenig	Nøytral	Enig	Ujenig	Nøytral	Enig	Ujenig	Nøytral	
																						vurderes nedlagt
Kongsvinger kommune		X				X		X				X		X				X			X	Ønsker at Hedmark og Oppland skal bestå som egen region, subsidiært at Kongsvinger blir regionstollsted i en ny region Øst
Hamar kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Gjøvik kommune			X			X			X			X			X			X		X		Argumenterer for at Gjøvik må opprettholdes
Drammen kommune																						Ikke svart
Tønsberg kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Sandefjord kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Larvik kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Arendal kommune			X			X		X				X		X				X		X		Vil ikke ha Buskerud i region Sør Går inn for at Arendal

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
																						opprettholdes og at Kr sand blir regionstollsted
Kristiansand kommune	X			X				X		X				X				X			X	Vil ikke ha Buskerud i region Sør Går inn for at Kr sand blir regionstollsted
Stavanger kommune	X			X				X		X				X		X			X			Vil ikke ha Møre og Romsdal i region Vest Går inn for at Stavanger blir regionstollsted
Stord kommune			X			X			X			X			X			X		X		Argumenterer for at Stord må bestå
Odda kommune	X			X			X			X			X			X				X		Argumenterer for at Odda må bestå
Haugesund kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Bergen kommune	X			X			X			X			X					X			X	
Flora kommune																						Ikke svart
Vågsøy kommune			X			X			X			X			X			X			X	Argumenterer for at Måløy skal beholde status som tollsted

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
Ålesund kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Molde kommune																						Ikke svart
Kristiansund kommune	X			X				X		X			X			X				X		Argumenterer for at Kr sund må bestå Stiller spørsmål ved størrelsen på region Vest
Trondheim kommune																						Ikke svart
Steinkjer kommune			X			X			X			X			X			X	X			Ønsker at Steinkjer også skal være en ekspedisjonsenhet med begrenset åpningstid
Vefsn kommune			X			X			X			X			X			X		X		Argumenterer for at Mosjøen skal bestå
Rana kommune	X			X			X			X			X			X			X			
Bodø kommune	X			X				X				X			X			X			X	Går inn for at Nordland består som egen region
Narvik kommune			X			X			X			X			X			X		X		Argumenterer for at Narvik skal bestå

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
Sortland kommune			X			X			X			X			X			X		X		Argumenterer for at Sortland skal bestå
Harstad kommune	X			X				X		X				X		X			X			Ønsker at Harstad med Ofoten, Vesterålen og Lofoten skal inngå i region Nord Ønsker at mindre steder vurderes som regionstollsted
Tromsø kommune																						Ikke svart
Alta kommune	X			X			X			X			X			X				X		Ønsker å opprettholde Alta i stedet for Hammerfest
Hammerfest kommune			X			X			X	X			X			X			X			Foreslår å vurdere enheter i Alta og Nordkapp
Nordkapp kommune			X			X			X			X			X			X		X		Ønsker å ha tollsted i Honningsvåg
Vadsø kommune																						Ikke svart
Båtsfjord kommune			X			X			X			X			X			X		X		Argumenterer for at tollvesenet må ha

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
																						tilstedeværelse i Båtsfjord
Sør-Varanger kommune																						Ikke svart
LO			X			X			X			X			X			X			X	
YS	X			X			X			X				X		X				X		Foreslår Harstad lagt til region Nord Foreslår enten Drammen eller Kr sand som regionstollsted i region Syd Støtter NT i at færre tollsteder bør nedlegges før saken er utredet ytterligere
Akademikerne			X			X			X			X			X			X			X	Kritiserer prosessen så langt
NT	X			X			X			X				X		X				X		Foreslår Harstad lagt til region Nord Foreslår enten Drammen eller Kr sand som regionstollsted i

Hørings instans	Modell for ny organisering			Kriterier for inndeling i regioner			Forslag til inndeling i regioner			Kriterier for lokalisering av regions-tollsteder			Forslag til lokalisering av regions-tollsteder			Kriterier for lokalisering av tollsteder			Forslag til lokalisering av tollsteder			Andre merknader
	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	Enig	Uenig	Nøytral	
																						region Syd Mener færre tollsteder bør nedlegges før saken er utredet ytterligere
KS			X			X			X			X			X			X			X	Ingen egen oppfatning, viser til uttalelser fra fylkeskommuner og kommuner
NHO	X			X			X			X					X	X					X	
HSH	X			X			X			X			X			X			X			
LTL	X			X					X	X					X	X				X		Ønsker at Kr sund og Sortland opprettholdes Stiller krav til service og kostnadsnivå
Norges Lastebileierforb	X					X			X			X			X			X			X	
Norges Rederiforbund																						Ikke svart
Sum antall	36	2	25	31	0	32	22	11	30	30	0	33	21	13	29	26	0	37	18	21	24	
Sum prosent	57	3	40	49	0	51	35	17	48	48	0	52	33	21	46	41	0	59	29	33	38	