

2024-03-18

Er referens/dnr Fi2023/03236

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen,
Enheten för skatteadministration, skatteavtal och tullfrågor
Jessica Sjöberg

Mail: fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: jessica.sjoberg@regeringskansliet.se

Remissvar gällande nya tullrättsliga sanktioner och skärpta åtgärder mot utförelse av stöldgods (SOU 2023:99)

Tullombudet Maersk Logistics & Services Sweden AB (Maersk) har beretts tillfälle att avge yttrande i remissen och önskar lämna följande synpunkter gällande tullrättsliga sanktioner.

Maersk har inga synpunkter gällande sanktioner och skärpta åtgärder mot utförelse av stöldgods utan ser tvärtom positivt på att detta utreds och att Tullverket får ökade befogenheter i detta avseende.

De nuvarande sanktionsmöjligheterna är otillräckliga

Maersk håller inte med om utredningens bedömning att nuvarande sanktioner på tullområdet inte är tillräckligt effektiva, avskräckande och ändamålsenliga. Tullverket har även andra sanktionsmöjligheter som exempelvis tullförseelse och dessa tillsammans är tillräckligt effektiva, avskräckande och ändamålsenliga.

Den inlåsningseffekt som varit i många år gällande importmoms vid bristande efterlevnad av tullagstiftningen (artikel 79 i tullkodex), vilket gör att vissa varor bestraffas med upp till 25 % av varans värde på grund av att mervärdesskatten inte är avdragsgill, har inte minskat de mänskliga felen, vilket styrker att ökade och strängare sanktioner inte får den effekt som eftersträvas.

En tydlig information från myndigheters sida som publiceras i god tid i samband med införandet av förordningar och lagar är det som kan minska antal fel.

Vidare bör det inte tas ut någon sanktionsavgift varken vid punktskatter eller importmoms när gäldenären har full avdragsrätt och när det inte finns risk för skatteundandragande, till exempel en importör/deklarant kan visa att punktskattepliktiga varor som inte klarerats korrekt har tagits in på ett godkänt skatteupplag, vilket skulle ha medfört full avdragsrätt.

Förhöjd och stegrande sanktion

Nuvarande utformning av tulltillägget kan ses som proportionerligt med anledning av att tillägget görs med en fast procentsats om 20 procent och med 10 procent för de fall felaktigheten avser avdragsgill importmoms. Standardsatsen om 20 procent ligger i linje med nuvarande skattetilläggsregler och det finns likabehandlings- och konkurrensskäl för att inte ha avvikande regler beroende på om det är Tullverket eller Skatteverket som är beskattningsmyndighet för importmoms eller punktskatter. Utredningen har tittat på möjligheten att höja procentsatsen vid upprepade fel. Maersk anser att en höjning, både gällande den allmänna nivån och för upprepade fel, vore oproportionerligt och även en olycklig utveckling eftersom det skulle orsaka asymmetri i förhållande till bestämmelserna om skattetillägg.

Att företag får ytterligare sanktionsavgift i förhållande till dagens nivåer vid upprepande förseelser kan innebära att företag som har hundratals eller kanske tusentals importörer per månad riskerar betydligt högre sanktionsavgift för förbiseenden som utgör en relativt liten andel av det totala antalet deklarerationer. Detta kan leda till oskäliga resultat. Det nuvarande systemet med en fast procentsats är ändamålsenligt för att säkerställa en likformig och rättssäker tillämpning.

I utredningen står bland annat "En risk med låga tulltillägg är enligt Tullverket att vissa aktörer kan se det som mera lönsamt att riskera tulltillägg än att lägga ner tid på att följa tullagstiftningen".

Maersk vänder sig emot ett sådant påstående. Det är inte endast tulltillägget som är en kostnad för ett företag, utan även all kringgående administration med rättningar etc. Det är alltid mer lönsamt att göra rätt från början.

Regleringen om tullförseelse behöver inte ändras

Maersk gör samma bedömning som utredningen att regleringen om tullförseelse inte behöver ändras i sak. Tullverket bör också i större omfattning använda denna sanktionsmöjlighet i stället än att skapa den inlåsnings effekt man gör idag via debitera exempelvis transportörer och tillståndshavare för tullager, importmoms vilket de inte har avdragsrätt för, se Svenskt Näringslivs hemställan [Hemställan – åtgärda inlåsnings effekten av importmoms \(svensktnaringsliv.se\)](https://www.svensktnaringsliv.se)

Avräkningsnota

Utredningen föreslår att den som inte ger in avräkningsnota i rätt tid ska påföras förseningsavgift med 1 000 kronor för den första dagen. Beloppet höjs med ytterligare 1 000 kronor för varje påföljande dag till och med den femte dagen. Därefter kan sanktionsavgift aktualiseras.

Maersk anser att 1000 kr är rimligt, men är emot att det sker en ytterligare stegring påföljande dag till och med den femte dagen. Att en ytterligare stegring sker påföljande dag anser Maersk är för tidigt, de flesta företag i Sverige är små och medelstora företag (SME företag). Svenskt Näringsliv uppskattade att det 2022 fanns 99,9 procent SME företag i Sverige¹. Många SME företag har inte den administrationen som stora bolag har och de har svårare att ersätta personal vid frånvaro exempelvis vid sjukdom, därmed bör en ytterligare stegring inte ske förrän efter fem dagar.

Tillståndshavaren måste också få en underrättelse att förseningsavgift tagits ut (och detta måste ha skett innan en ny förseningsavgift kan tas ut).

¹ <https://www.svensktnaringsliv.se/sme/>

Begreppet oriktig uppgift utvidgas

Maersk håller med utredningen i det att vad som anses vara en oriktig uppgift ska ges ett bredare tillämpningsområde. En felaktig eller ofullständig uppgift ska inte anses vara oriktig om den tillsammans med övriga lämnade uppgifter utgör tillräckligt underlag för att Tullverket ska kunna upptäcka felet innan varan frigörs eller om den uppenbart inte kan läggas till grund för ett beslut.

I de fall ett företag har tillhandahållit Tullverket underlag i form av exempelvis en föransmälan är det rimligt att dessa underlag ska beaktas vid bedömningen om det finns grund att påföra tulltillägg och om det funnits någon reell risk för tull- eller skatteundandragande. Motsvarande eftergiftsgrund bör även gälla i de fall inkomna uppgifter från deklaranter är uppenbart oförenliga och uppgifterna inte godtas eller skulle ha godtagits vid en normal granskning eller med hjälp av Tullverkets systemstöd.

Tullombud

Utredningen föreslår att 5 kap 11 § tullagen ska tas bort.

Maersk anser att paragrafen ska vara kvar, då den förtydligar ansvaret mellan deklaranter och tullombudet.

Sanktionsavgift och förverkande

Utredningen föreslår att sanktionsavgift ska tas ut även om varan eller varans värde förverkas.

Maersk anser att avgiften inte ska tas ut, utan att ett förverkande av varan eller varans värde i sig är ett tillräckligt straff.

Tulltillägg kan inte alltid tas ut vid kommersiell import

Tullverket har pekat på att vissa domstolsavgöranden har minskat möjligheten att ta ut tulltillägg.

Maersk tror att Tullverkets påpekande avser transitering där Kammarrätten i Göteborg ansett att huvudansvarig för transiteringen inte kunnat påföras tulltillägg, då denne inte är ansvarig för att lämna en skriftlig eller elektronisk tulldeklaration till ledning för beslut om tull, se Tullverkets hemsida [Företag kan begära omprövning av beslut om tulltillägg - Tullverket](#)

Maersk anser likt Kammarrätten i Göteborg att tulltillägg inte ska tas ut i dessa situationer.

Kommunikation och delgivning

Maersk anser att det bör införas någon bestämmelse om kommunikation i tullagen.

Maersk anser att Tullverkets beslut ska skickas skriftligt och att det till skillnad mot vad som gäller idag inte ska räcka med att man som gäldenär får beslutet på tullräkning.

Företag får idag ett skriftligt brev av Tullverket där man har möjlighet att yttra sig exempelvis vid övervägandet att fatta beslut om tull, men beslutet kommer först på tullräkning och ofta med en bristfällig beslutsmotivering.

Med hjälp av denna bristfälliga beslutsmotivering ska man sedan ha ett underlag för att kunna överklaga. Maersk anser att detta inte är tillräckligt utan företaget bör även få ett skriftligt beslut med

en utförlig beslutsmotivering.

Har man idag yttrat sig vid exempelvis vid övervägandet och inte fått något beslut på tullräkningen vet man inte om Tullverket är klar med sin utredning eller om man fått rätt i sitt yttrande.

Begreppet självrättelse

En självrättelse borde vara en självrättelse, oavsett vem Tullverket utser som gäldenär.

Det är självrättelse av själva händelsen som ska ligga till grund, om det är en självrättelse eller inte. Det ska då inte ha någon betydelse om det är exempelvis deklaranten, transportören eller ombudet som lämnar in självrättelsen. Vid till exempel olaga införsel debiterar Tullverket idag tulltillägg, om någon annan part, än den Tullverket anser vara gäldenären inkommer med självrättelsen.

Maersk håller inte med i påståendet att möjligheterna till rättelse på eget initiativ kan vara för generösa och påståendet att Tullverket har förlorat möjligheten att kontrollera varorna och de dokument som ska följa med transporten, till exempel fångstintyg för fisk. De kontroller som görs av Tullverket idag är i huvudsak dokumentkontroller. Denna kontrollmöjlighet minskar inte vid självrättelse. Skulle någon göra system av självrättelse borde det inte vara svårt för Tullverket att styrka uppsåt eller oaktsamhet.

Övrigt

Med anledning av några i utredningen förekommande påståenden, exempelvis, - *"Det kan också vara fråga om chaufförer som sätter i system att inte anmäla import vid gränspassage"* och *"En risk med låga tulltillägg är enligt Tullverket att vissa aktörer kan se det som mera lönsamt att riskera tulltillägg än att lägga ner tid på att följa tullagstiftningen"*, vill Maersk för god ordnings skull betona att de flesta företag enligt Maersks erfarenhet vill göra rätt för sig, men att gällande regelverk ofta uppfattas som snåriga och svårtolkade, inte minst av mindre företag som saknar specialiserade resurser. Felaktigheter kan ibland uppstå utan vare sig uppsåt eller oaktsamhet. Denna typ av felaktigheter adresseras sannolikt bättre genom tydlig och lättillgänglig information från myndighetens sida än genom strängare straff och sanktioner.

Linus Magnusson

Maersk Logistics & Services Sweden AB