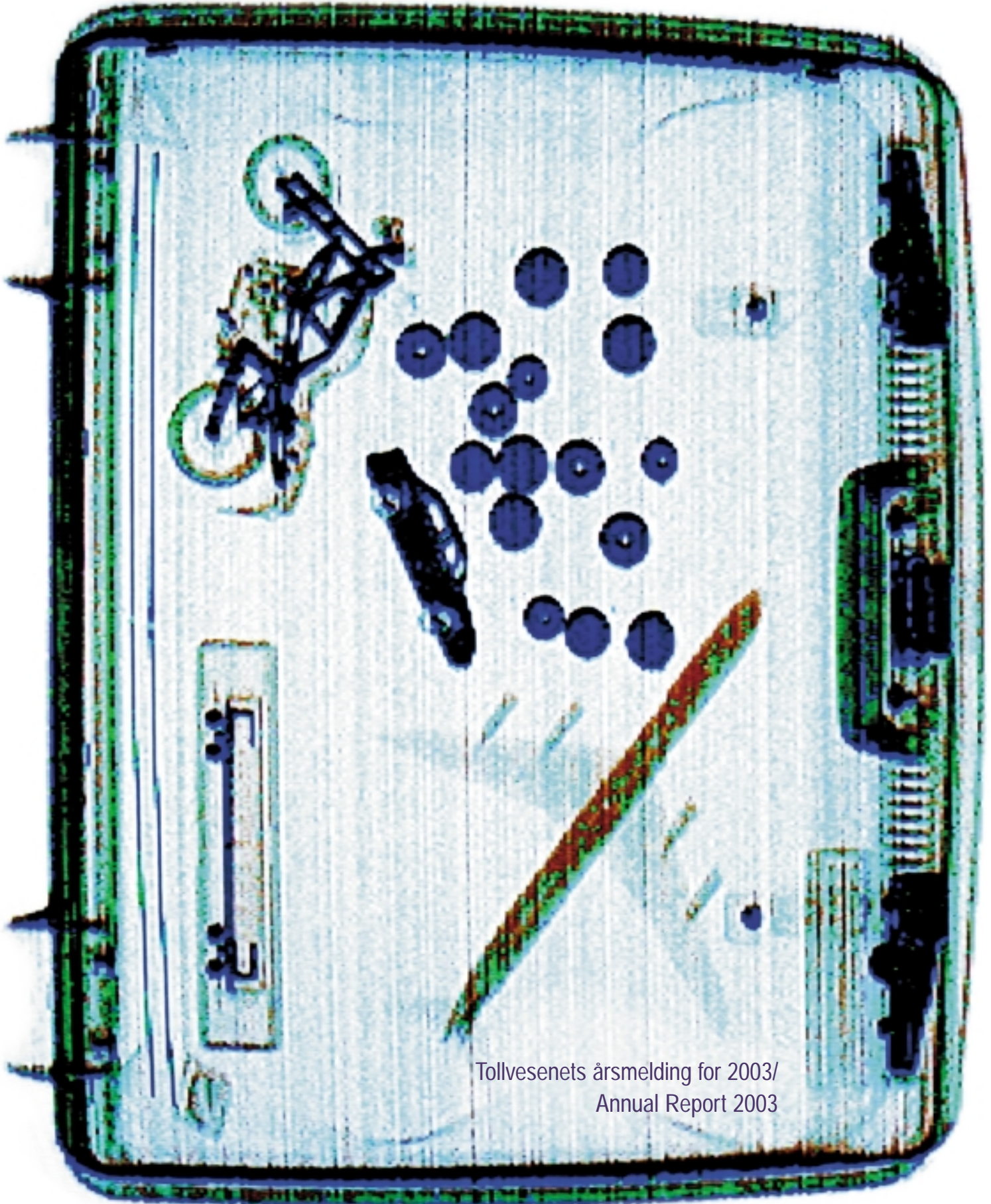




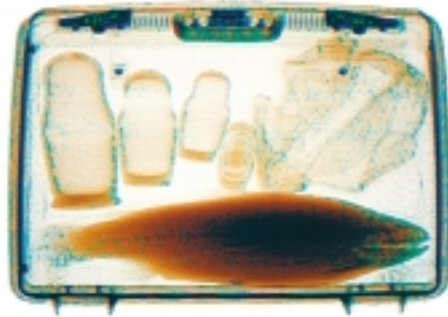
Tollvesenet



Tollvesenets årsmelding for 2003/
Annual Report 2003

Innhald

Nøkkeltal	3
Organisasjonen	4
Bydd på framtida	5
Ny organisering av Tollvesenet	6
Regionsoversikt	7
Tollregion Aust-Noreg	8
Tollregion Oslo og Akershus	11
Tollregion Sør-Noreg	12
Tollregion Vest-Noreg	15
Tollregion Midt-Noreg	16
Tollregion Nord-Noreg	19
Hovudmål 1: Rett fastsetjing og innkrevjing av toll og avgifter	20
Hovudmål 2: Avdekkje toll- og avgiftsbrot	21
Hovudmål 3: Hindre ulovleg vareførsel, særleg narkotikasmugling	22
Hovudmål 4: Tilretteleggje verksemda for næringsliv og publikum	23
Administrative nøkkeltal	24
Statistikk	25
ANNUAL REPORT	
The Norwegian Customs and Excise	28
Important matters in 2003	28
International co-operation	28
Key Figures	30
The Organization	31



DETTE ER TOLLVESENET

Tollvesenets to viktigaste samfunns- og arbeidsoppgåver:

- > Sikre statens inntekter ved at toll og avgifter vert innbetalte i samsvar med lover og reglar.
- > Verne samfunnet mot ulovleg inn- og utførsel av varer, særleg narkotika.

TOLLVESENETS STRATEGI

Tollvesenets strategiplan for perioden 2001-2004 har desse hovudmåla:

1. Rett fastsetjing og innkrevjing av toll og avgifter.
2. Avdekkje toll- og avgiftsbrot.
3. Hindre ulovleg vareførsel, særleg narkotikasmugling.
4. Tilretteleggje verksemda for næringsliv og publikum.
5. Motiverte medarbeidarar med rett kompetanse.

Nøkkeltal

INNETEKTER FRÅ TOLL OG AVGIFTER

<i>(tal i millionar kroner)</i>	2003	2002
Toll	1 571	1 650
Meirverdiavgift ved innførsel	62 649	60 753
Motorvognavgifter	33 513	32 227
Særavgifter (medrekna gebyr på avskilting av køyretøy og kredittdokumentasjon)	28 996	29 295
Totale inntekter fra toll og avgifter	126 729	123 925
FASTSETJING		
Tal på innførselsdeklarasjonar i TVINN ¹⁾	3 789 430	3 731 481
Tal på utførselsdeklarasjonar i TVINN ¹⁾	1 132 825	1 149 769
Inn- og utførselsdeklarasjonar totalt	1 975	0
¹⁾ TVINN: Tollvesenets informasjonssystem med næringslivet		
VERKSEMDSKONTROLL		
Tal på rekneskapskontrollar ¹⁾	976	1 056
Etterrekna beløp i millionar kr	354	618
av dette toll og særavgifter i millionar kr	195	295
Tal på avdekte alvorlege brot	30	30

¹⁾ Rekneskapskontroll er kontroll av rekneskapa til avgiftspliktige

INNKRIVJING OG RESTANSAR ¹⁾

<i>(tal i millionar kroner)</i>	2003	2002
Fastsatt beløp	129 357	126 281
Nye restansar	262	274
Akkumulerte restansar	686	829

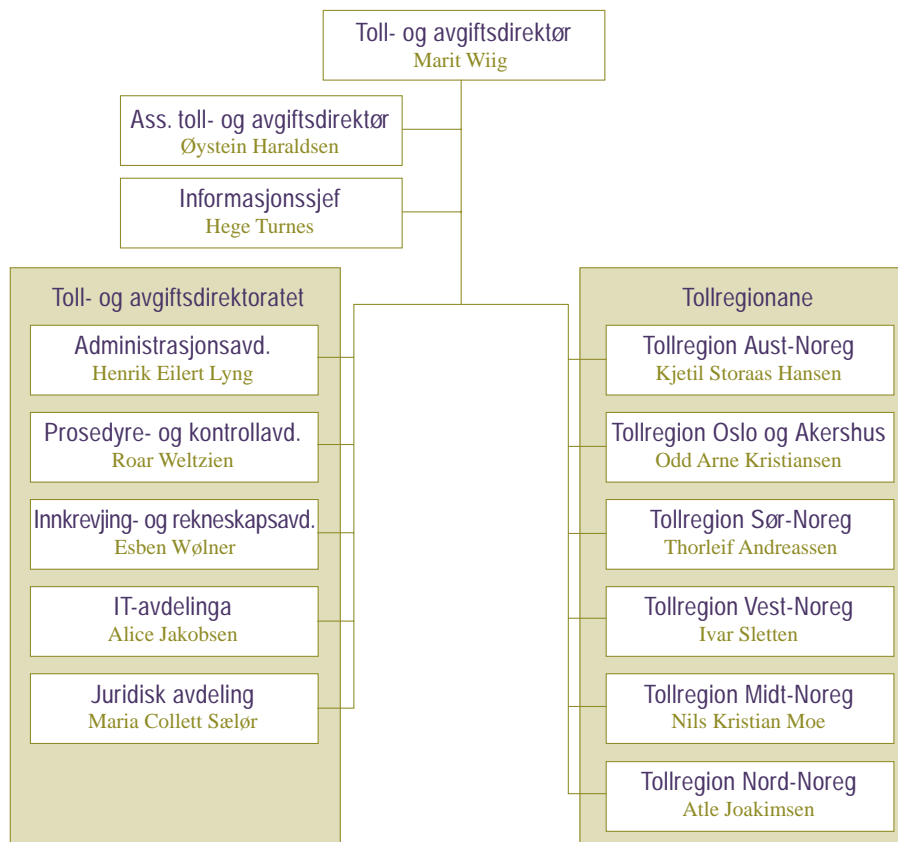
¹⁾ Restansane utgjør beløp som ikkje er innbetalte i rett tid

GRENSEKONTROLL

	2003	2002
Totale tal på kontrollerte objekt	128 912	120 868
Treffprosent kontrollerte objekt	10,3	10,3
Totale tal på beslag	19 338	18 062
av dette talet på profittmotiverte beslag ¹⁾	233	218

¹⁾ Store beslag der smuglingsfreistnaden vert utført for å oppnå økonomisk gevinst ved videresal av varene.

Organisasjonen



Bydd på framtida

Tollvesenet – ein effektiv kontroll- og avgiftsetat, heiter det i Tollvesenets strategiplan. Viktige og omfattande grep vart teke i året som gjekk for å setje organisasjonen i stand til å leve opp til denne målsetjinga.

2003 har i stor grad vore prega av omorganisering av lokalforvaltinga. Ved årsskiftet vert ti tolldistrikt lagt ned for å gjennoppstå som seks tollregionar. Gjennomgang av arbeidsoppgåvene og etablering av ny organisasjonsstruktur har vore sentrale gjeremål. Handtering av tilsetjingsprosessar og personalmessige konsekvensar har bode på store utfordringar for både etaten og den enkelte tenestemann som omorganiseringa vedkjem. Samtidig med desse store og omfattande endringane har etaten makta å oppretthalde produksjonen. Det står det stor respekt av.

I 2003 kravde Tollvesenet inn nesten 130 milliardar i toll og avgifter til statskassa. Dette er ein auke på om lag 2,9 milliardar kroner i forhold til 2002, og skuldast auka inntekter på meirverdiavgift samt motorvognavgifter.

I desember tok Tollvesenet i bruk den eine av to skannerar i grensekontrollen. Takka vere ei ekstraløyving frå Finans- og Justisdepartementet kunne vi kjøpe og få mannskap til to skannerar som det knyt seg store forventingar til. Vi har høge forventingar om at meir smugling vil verte avdekt, men må vere realistiske nok til å smøre oss med tolmod før vi kan forvente dei heilt store resultatane. Det tek mellom eitt og to år å verte ein god skanneroperatør, og eg er svært trygg på det arbeidet som vert gjort i forhold til å skolere tenestemennene våre til dette viktige arbeidet.

Skannerane vart kjøpte inn frå Kina, eit land som ligg fjernt frå Noreg både geografisk og på mange andre måtar. I samband med innkjøpsprosessen hausta vi verdifulle erfaringar i internasjonalt samarbeid med mange land sine dyktige og fremtidsretta tollvesen. Internasjonalt samarbeid og internasjonale arenaer vert stadig viktigare. Her får vi verdifull kunnskap om korleis andre land sine tollvesen organiserer seg og løyser sine oppgåver. Mykje av det arbeidet som skjer ute i den store verda får store konsekvensar for også heimlege forhold. Mellom anna kan utvidinga av EU austover byde på nye og krevjande utfordringar for den norske grensekontrollen.

Det vert stadig viktigare for etaten å tilretteleggje verksemda for næringsliv og publikum. Dei store og tunge IT-systema til etaten har fungert påliteleg i mange år, og står no overfor viktige oppgraderingar for også å kunne møte morgondagens utfordringar. Systema har ei imponerende høg oppetid og fungerer framleis påliteleg og brukarvenleg. IT-systema støtter opp under arbeidsprosessane til etaten slik at både interne og eksterne brukarar skal få eit påliteleg og effektivt verktøy til oppgaveløysinga si. Dette er eit krav frå omverda vår, og ei viktig målsetjing for etaten.



Korleis vi i Tollvesenet kommuniserer med og steller oss til omverda vår, har stadig meir å seie. Vi har store forventingar om at viktig plikt- og rettarinformasjon når fram til dei som treng den. I dette arbeidet er brukarundersøkingar eit viktig verkemiddel for å sjekke ut informasjonsbehova til målgruppene og korleis etaten ivaretek dette. 65 000 spørsmål frå privatpersonar vart svara på i 2003 frå Tollregion Oslo og Akershus. Berre i samband med årsavgifta tek callsenteret til regionen unna mange tusen spørsmål i ein kort, men hektisk periode. Heile 2,3 millionar årsavgiftskrav vert sendt ut til bilistane, og Tollvesenet har store informasjonsutfordringar på dette området – både i direkte kommunikasjon med målgruppene og indirekte via media og andre kanalar. Tollvesenet ynskjer å ta informasjonsansvaret sitt på alvor, og har som mål å vere den beste og føretrekte kjelda når det gjeld korrekt og forståeleg informasjon på forvaltingsområdet vårt.

Eg er overbevist om at dei rammene som i løpet av året er trekt opp for det framtidige Tollvesenet vil gi oss ein robust etat – godt førebudd på utfordringar både i dag og i framtida. Finansdepartementet og samfunnet elles legg lista høgt for oss, og det er opp til oss å leve opp til desse forventingane. Vi har i løpet av 2003 etablert ein organisasjon som er best mogleg tilpassa ei effektiv oppgaveløysing, og vi har dei dyktige og innsatsvillige medarbeidarane som er naudsynt for å løyse oppgåvene i praksis.

Marit Wiig

Toll- og avgiftsdirektør

Ny organisering av Tollvesenet

Utan distriktsutviklingsprosessen hadde det vore vanskeleg for Tollvesenet å nå måla, seier assisterande toll- og avgiftsdirektør Øystein Haraldsen.

- Auka krav om effektivitet og betre tenesteyting både frå dei som tek avgjerslene og frå samfunnet elles, gjorde prosessen heilt naudsynt. Dei mest radikale og synlege avgjerslene vart tekne i løpet av 2003, men prosessen er på ingen måte avslutta, understreker han.

Før omorganiseringa hadde vi eit misforhold mellom fordeling av menneskap og oppgåvevolum. Ressursane var spreidde tynt utover, medan brorparten av trafikken i hovudsak var på det sentrale austlandsområdet, fortel Haraldsen. Vi hadde eit sterkt behov for å samle ressursane i større einingar. Dette var naudsynt både for å bygge gode kompetansemiljø og for å auke fleksibiliteten og mobiliteten til organisasjonen på mange område.

Både prosess og resultat skal med tida evaluerast. Korleis vil du så langt vurdere sjølve prosessen?

- Frå Finansdepartementets side har det vore understreka av prosessen har gått svært raskt og greitt. Merksemd frå media og andre interessentar har vore minimal, så det er sikkert dei som vil seie at dette har gått svært glatt. Sett frå innsida er det likevel ingen grunn til å seie at dette har vore heilt smertefritt. Dette har vore ei stor utfordring både for organisasjonen og for dei enkelte medarbeidarane.

Nokre har valt å slutte i etaten, medan andre igjen har vore nøydd til å flytte. Fleire av dei som omorganiseringssprosessen ikkje vedkjem direkte, har også opplevd stor uvisse og uro. Mitt håp er likevel at det for mange også har opna seg nye sjansar og arbeidsoppgåver i ei omorganisert og spanande lokalforvaltning, seier Haraldsen.

Frå årsskiftet vart ti tolldistrikt til seks tollregionar. Når kan vi vente at omorganiseringa er heilt ferdig?

- Sjølve omorganiseringa er todelt. Førarbeidet er gjennomført, og alle viktige avgjersler fatta. Likevel vil eg ikkje seie at prosessen er ferdig. Fleire tollstader skal leggest ned i løpet av året. Ein del ressursar skal flyttast til det sentrale Austlandsområdet og grensekontrollen skal verte styrka. I tillegg skal sakshandsaming og fastsetjingskontroll verte utført i større miljø. Gjennomføringa har så vidt byrja, understreker han.

Kanskje er det slik at prosessen aldri tek heilt slutt. Dei krava som vil verte stilte til oss i framtida krev ei kontinuerleg utvikling av lokalforvaltning og direktorat. Ein av dei tinga som vi ikkje har lukkast med, er å flytte oppgåver ut av direktoratet og frå Oslo og Akershus tolldistrikt. Dette er eit mål som vert høgt prioritert i den vidare prosessen, forsikrar Haraldsen.

Kva for milepålar vil du seie var dei viktigaste i løpet av året?

Stortingsvedtaket om regionaliseringa var ein heilt naudsynt milepåle, fortel Haraldsen. Sjølv om resultatet for mange var ganske klart, var det også nokre som ikkje gav opp håpet om endringar i dette vedtaket før revidert nasjonalbudsjett var ferdig handsama 20. juni. Då var det likevel ikkje rom lenger for verken tvil eller omkampar, og organisasjonen gjorde ein god jobb i å orientere seg framover mot endringane.

- Ein annan viktig milepåle var då den interdepartementale gruppa som skulle vurdere tollstadene, la fram si innstilling. Representantar frå fire departement gjekk igjennom Tollvesenets arbeidsoppgåver og vi fekk støtte og forståing for at vi ynskte å bygge organisasjonen vår rundt ein viss grad av nærvere.

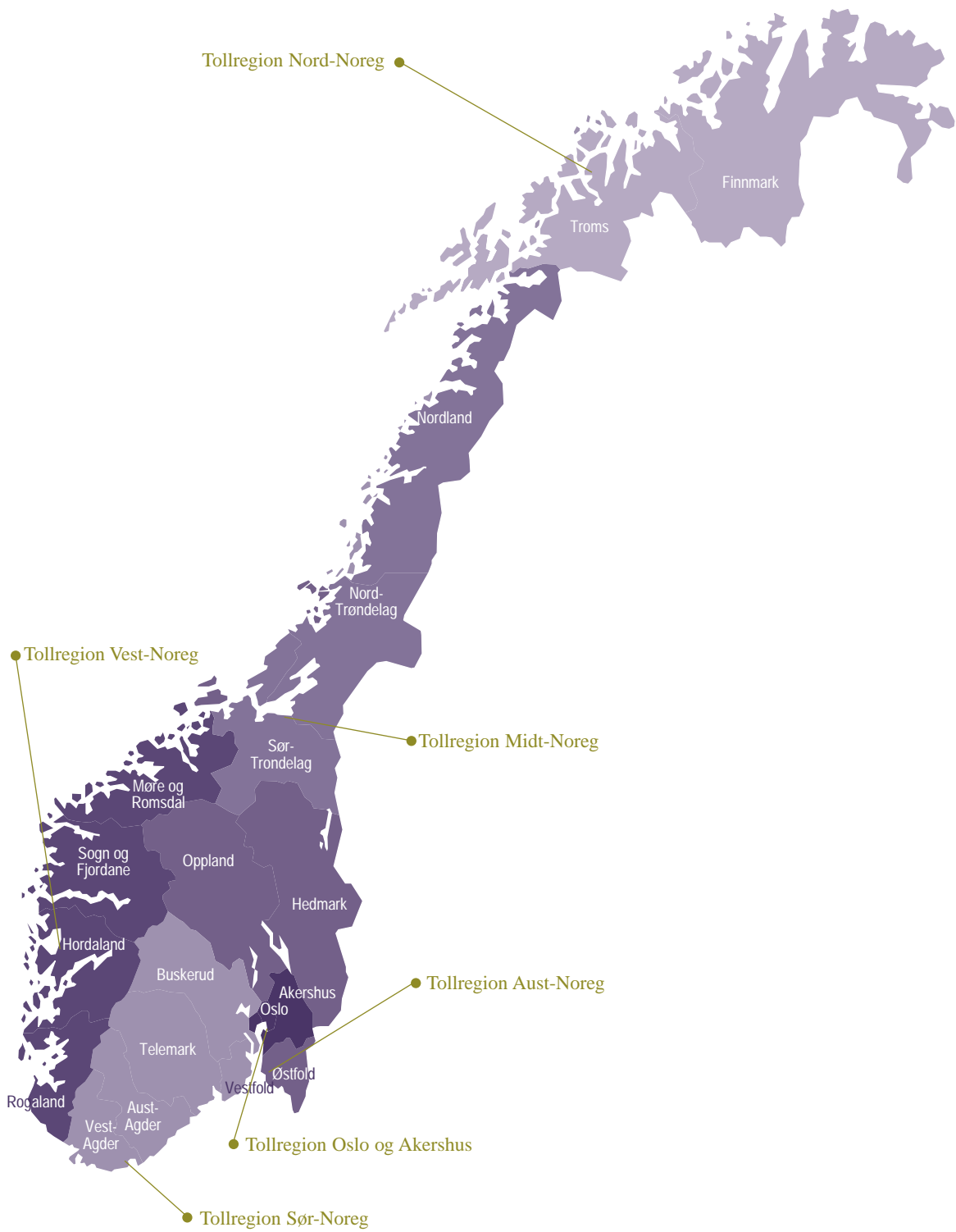
- Det tredje eg vil nemne er tilsetjinga av dei nye regiondirektørane. Det vart køyrd ein grundig og omfattande prosess før utlysinga. Høg kompetanse på mange område og brei leiarerfaring vart sterkt vektlagt i tilsetjingsprosessen. Halvparten av regiondirektørane vart rekrutterte frå egne rekkjer, og halvparten frå miljø utanfor Tollvesenet. Totalt sett trur eg dette gir oss ei samansetjing av kunnskap og kompetanse som er heilt naudsynt for å møte krava i framtida.

Etter eitt år med omstilling – synest du at vi er der vi bør vere?

Dei fleste viktige prosessane som er tenkt gjennomført – har vi byrja på. Det er for tidleg å uttale seg om det endelige resultatet på alle desse. Vi er i ferd med å overføre ressursar frå administrasjon til grensekontroll og vi har førebels frigjort heile 70 årsverk. Vi har redusert talet på stader der vi driv fastsetjingskontroll, og har starta arbeidet med å styrke verksemdskontrollen. Vi gjer akkurat det vi sa vi skulle gjere – nemleg å bygge robuste miljø rundt nokre få oppgåver. Mi vurdering er at det hadde vore umogleg å kome noko lenger, så då er vel svaret at vi er akkurat der vi burde vere, avsluttar Haraldsen.



Regionsoversikt



Tollregion Aust-Noreg

FAKTA

Leiar: Kjetil Storaas Hansen, Regiondirektør i Tollregion Aust-Noreg.

Bakgrunn: Storaas Hansen kom til etaten frå stillinga som administrerande direktør ved Stansefabrikken Fredrikstad. Han har tidlegare arbeidd som fabrikkssjef hjå Loyds industrier og prosjektsjef hjå Peterson Scanproof. Han har i tillegg hatt ei rekkje teneste- og sjefsstillingar i Forsvaret. Storaas Hansen er utdanna frå Krigsskolen og har også eksamen frå teknisk høgskule i Stockholm.

OM TOLLREGIONEN

Tollregionen omfattar fylka Østfold, Hedmark og Oppland.

Tollregionen disponerer 280 årsverk og kontrollerer trafikken på Svinesund, med om lag 2,5 millionar grensepasseringar kvart år. I tillegg har regionen ansvar for å kontrollere to toglinjer frå utlandet, samt fire hamner.

ENDRINGAR SOM FØLGJE AV OMORGANISERINGA:

1. januar 2004:

- > Hedmark og Oppland tolldistrikt vert slått saman med Østfold tolldistrikt.
- > Kongsvinger vert gjort om frå distriktstollstad til tollstad.

1. april 2004:

- > Tollstadene i Gjøvik og Moss vert lagt ned.

Med ny organisering har tollregionen einingar i Fredrikstad/Svinesund (regiontollstad), på Kongsvinger, Hamar, Ørje, Åsnes og Østby. I tillegg utfører dei svenske einingane Svinesund, Högen, Hån, Eda, Vittjärn og Idre tenester for Tollvesenet.

Flaskar seg for grensekontrollen

Det finst rundt 70 vegar inn til Noreg frå Sverige som tollregion Aust-Noreg skal kontrollere. Då seier det seg sjølv at det kjem inn ei ufortolla cognacflaske til landet no og då. Det er først når dei store fiskane vert tekne at vi gjer jobben vår, fortel Kjetil Storaas Hansen.

– Folk skal kjenne uroa i magen når dei kjem køyrande over Svinesund med litt for mykje kjøt og andre varer i bagasjerommet. Det er ei sunn og rett kjensle. Og det er viktig for oss at vi skaper denne uvissa. Den er førebyggjande.

Men vert de ikkje temmeleg upopulære når de bruker tida på bagatellar i den store samanhengen?

Det hender nok at enkelte ymter frampå overfor tenestemennene om at kvotene er for små, men dei forstår at det ikkje er vi som fastset kva folk har lov til å ta med inn. Vi opplever tvert imot ei brei støtte blant folk for den jobben vi gjer, og at dei ser verdien av den. Kanskje særleg når vi stansar helsefarlege varer som til dømes metanol.

For samfunnet er det vel likevel andre varer som byr på dei største problema?

– Det er klart at smugling av narkotika og dopingmidlar er i fokus. Utfordringa er at dei profesjonelle smuglarane stadig nyttar seg av nye metodar som vi må halde oss orienterte om. Og når vi kjenner til desse metodane, finn smuglarane nye og enda meir sofistikerte metodar.

Korleis klarer de å halde dykk fagleg oppdaterte?

– Vi har eit tett nasjonalt og internasjonalt samarbeid som gjer det mogleg å utveksle informasjon og erfaringar. Vi er avhengige av dette tette samarbeidet. Særleg med tanke på alle dei 70 vegane inn til vår region som vi skal kontrollere. Då er det nyttig med tips frå samarbeidande styresmakter for å vere på rett plass til rett tid.

Du har bakgrunn frå Forsvaret. Er det ikkje lite «action» i Tollvesenet samanlikna med det militære?


– Det er ikkje mange i Forsvaret som spring rundt i skogen med skarp ammunisjon. Mykje føregår på kontoret der også. Eg må seie at det er høg temperatur og mykje spaning i denne jobben. Vi er jo dagleg i felten og møter dei miljøa der organisert kriminalitet går føre seg. Vi står på grensa og sjekkar bilane og har mobile kontrollar rundt i regionen. Så det er ikkje akkurat stille.

Kan det verte for spanande?

– Det kan i alle fall verte nervepirrande. Ta til dømes eit tips om ein stor last smuglarvarer frå kontinentet. Gjennom samarbeidet vi har, kan vi følgje ein bil frå Spania, oppover hele Europa og heilt til den er framme ved målet. Det er utruleg tilfredsstillande når vi legg til rette for at bakmennene kan takast. For det er dei store fiskane vi aller helst vil ta.

I slike tilfeller sprett de champagnekorka?

– Kanskje ikkje akkurat champagne, men ei kake vert det gjerne for å feire at vi har lukkast. Eg fekk tidleg erfare at tenestemennene i Tollvesenet er stolte over yrket sitt, og at dei har ei eiga evne til å glede seg over suksessen til andre.



"Folk ser verdien av jobben vi gjer, særleg når vi stanser helsefarlege varer"

Regiondirektør Kjetil Storaas Hansen



«Tollvesenet står for 20
prosent av inntektene
til statsbudsjettet»

Regiondirektør Odd Arne Kristiansen

Tollregion Oslo og Akershus

Sikrar velferdsgodane

Om enkelte personar freistar å dra til seg pengar, går det ut over fellesgodane i samfunnet. Odd Arne Kristiansen reknar gjerne om i tal på skular som kunne vorte pussa opp, dersom dei fekk tak i midlar som vert freista lurt unna statskassa.

Oslo og Akershus er den desidert største tollregionen med 550 årsverk. Denne regionen handterer 64 prosent av all fortolling inn og ut av landet, og administrerer avgifter som gir 73 milliardar kroner til statskassa.

– Du er kanskje ein av dei som klagar over årsavgifta på bil? Den er det vi som krev inn. Det er politikarane som fastset beløpet, men vi syt på ein effektiv måte at pengane kjem inn.

Så det er difor du har valt å leggje pengar i kofferten?

– Ja, så absolutt. Totalt krev vi i regionen inn 73 milliardar i toll og avgifter. Pengar som går rett inn til fellesgodar som vi alle nyt godt av.

Er det dette sosiale aspektet som pregar folk som arbeider her?

– Det kan du seie. Tollvesenet står for 20 prosent av inntektene til statsbudsjettet. Vi ser dermed at vår jobb er eit viktig bidrag for å vidareføre velferdssamfunnet. Eg må innrømme at eg personleg fleire ganger har tenkt på det at enkelte stikk av frå skattar og avgifter som er ein del av den felles kassa vår – samtidig som barnehagar, skular og sjukehus sårt treng å verte styrka.

Stikke av; er det her tog, fly og båt kjem inn?

– Ikkje akkurat. Dei er meir eit bilete på den enorme trafikken vi har i hovudstaden. Vi skal kontrollere det som kjem inn og går ut både på båt, ferjer, containerar, tog og trailerar. Då er det naudsynt med solid kontroll. Så vår utfordring er å kome over denne kolossale trafikken.

Du nemner kontroll av gods som går ut. Er dette ei sentral oppgåve?

– Det er det. Og det vil verte enda viktigare no som terrorsikringa skal byrje å gjelde. Etter 11. september har USA kravd at all gods skal verte sjekka før det går ut frå hamn. Dette for å sikre at papira og innhaldet stemmer overeins. Det meste av det som forlet Noreg er innom andre hamner på veg over Atlanteren, så til no har andre lands hamne- og tollstyresmakter teke seg av denne oppgåva. Men også EU kjem med krav om tryggleik og kontroll, noko som vil påverke arbeidet vårt sterkt.

Du snakkar mykje om trafikk i form av varer. Er det ikkje annan trafikk i hovudsaden som byr på utfordringar?

– Det er klart at vi som Noregs største by også vert ramma sterkast av den organiserte kriminaliteten og den illegale marknaden som mellom anna omfattar narkotika. Men det er alltid nye ting som dukkar opp. Til dømes handel over Internett. Det var stor merksemd knytt mellom anna til at nordmenn bestiller ulovlege medisinar over nettet. Dei hamnar her hjå oss. Så det gjeld å følgje med på alle frontar.

Akershus og Oslo slo seg saman til ein tollregion allereie i 1997. Har du nokon spesielle råd til dei andre regiondirektørane i arbeidet som ligg framfor dei?

– Det å samle fleire kulturar og på denne måten få teama til å fungere, er etter mi erfaring det viktigaste. Fordelen er at mange kjenner kvarandre frå før, har teke same utdanning og brenn for jobben. Der ligg kjerna til å lukkast.

FAKTA

Leiar: Odd Arne Kristiansen, Regiondirektør i Tollregion Oslo og Akershus.

Bakgrunn: Kristiansen har vore distriktssjef i Oslo og Akershus tolldistrikt sidan 1997. Han har tidlegare hatt ei rekkje stillingar både i tolldistriktet og i Toll- og avgiftsdirektoratet. Kristiansen har også vore forbundsleiar i Norsk Tollerforbund.

OM TOLLREGIONEN

Tollregionen omfattar fylka Oslo og Akershus og er den ressursmessig største tollregionen med 550 årsverk. Tollregionen handterer 64 prosent av alle deklarasjonar

for import og eksport, og krev avgifter som gir 73 milliardar kroner til statskassa. Tollregionen har mellom anna ansvar for grensekontrollen ved Oslo lufthamn Gardermoen og Oslo hamn.

ENDRINGAR SOM FØLGJE AV OMORGANISERINGA

Ingen faktiske endringar. Tollregion Oslo og Akershus har tidlegare gjennomgått fleire omorganiseringsprosessar. Tolldistrikta Oslo og Akershus vart slått saman til eitt distrikt i 1998.

Einingane til tollregionen finst på Gardermoen og i Oslo.

Tollregion Sør-Noreg

Nærleik til kontinentet

Thorleif Andreassen set stor pris på å hamne i ein etat der mobiliseringsevna er stor og engasjementet for jobben om mogleg enda større.

Kristiansandaren har flytta mykje på seg etter at han forlot Sørlandet som 19-åring. Som nytilsett regiondirektør for Tollregion Sør-Noreg, er ringen slutta.

– Det er eit paradoks. For som rådmann i Tønsberg kommune kjempa eg hardt for at regiontollstaden skulle leggjast til Sandefjord. I dag er eg personleg glad for at politikarane valde Kristiansand.

Er det skjærgarden utanfor byen som fekk deg til å velje å ha ein båt i kofferten?

– Nei, det er ingen fritidsbåt eg har i kofferten. Det skal symbolisere gods- og passasjertrafikken som føregår i utstrekt grad i denne regionen med lang kyststripe og ferjetrafiikk både til Sverige, Danmark og Tyskland. Vi har fire ferjeterminalar å kontrollere. Det er jo heller ikkje langt over Skagerrak til Danmark, så ein del småbåtar som kan tenkast å innehalde smuglarvarer, må vi også halde eit auge med.

Kva vil du seie er den største utfordringa for tollregionen?

– Eg vil seie kompleksiteten. Det er inga einsarta kyststrekning, og det vert frakta store verdiar langs denne kyststripa. Vi skal handtere alt frå kristiansandarar som kanskje tek med litt ekstra frå handletur i Hirtshals til bilimportørane som tek imot bilar på kaia i Drammen. Vi har også ei rekkje større verksemdar i regionen som driv både import og eksport av varer. For å kunne gjere jobben tilfredsstillande, skal vi samarbeide med fire politidistrikt.

Skaper nærleiken til kontinentet mange oppgåver for dykk som ikkje andre tollregionar har?

– Mange av dei andre tollregionane har også ei lang kyststripe å ta hand om. Men det er klart at den korte avstanden til Danmark og resten av kontinentet gjer godskontroll og eksportkontroll meir aktuelt. Eg trur nok at grensekontrollen er det området der vi bør bruke meir ressursar. Folk skal heile tida føle at det er ein viss risiko bunde til det å gå på grønt i tollene. Vi må verte vanskelegare å spå og ha mobile einingar som mellom anna slår til mot smuglarane i Skagerrak. Det å verte betre på å sjekke gods, høyrer inn under dette. Der vil dei nye skannerane vere til stor hjelp.

Du har bakgrunn mellom anna frå kommunesektoren. Vil du seie det var ein hard overgang reint kulturmessig?

– Sjølv om det var utroleg spanande å arbeide i kommunen, passar det meg no å kunne fokusere på eitt bestemt område og ikkje ha ein finger med i alt frå eldreomsorg til barnehagar. Det at vi som arbeider her har merksemda og ressursane retta mot same mål, skaper ein kultur med ei heilt utroleg mobiliserings-evne. Dei som arbeider her er utprega kontrollretta, og alle har ei positiv tilnærming til den jobben vi er sett til å løyse.

Merka du nokon negative haldningar til det at du sjølv ikkje har tollfagleg bakgrunn?

– Overhovud ikkje. Dei tilsette har teke imot meg på ein fin og open måte.

Er det forhold i Tollvesenet som overraska deg?

– Ikkje direkte, men eg hadde kanskje som mange med meg eit bilete av Tollvesenet som ein gjeng med eldre menn. Det biletet stemmer ikkje med røynda. Både alders- og kjønnsmessig har etaten klart å fornye seg og rekruttert for å kunne løyse nye oppgåver.

FAKTA

Leiar: Thorleif Andreassen, Regiondirektør i Tollregion Sør-Noreg.

Bakgrunn: Andreassen har vore rådmann i Tønsberg kommune sidan 1998 og har tidlegare vore rådmann i Herøy kommune. Han har også arbeidd som økonomisjef, bedriftsrådgjevar, næringskonsulent og fabrikkarbeidar. Andreassen er utdanna siviløkonom frå Sundsvall og har også transportfaglinjen frå Høgskolen i Molde.

OM TOLLREGIONEN

Tollregionen omfattar fylka Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud. Tollregionen disponerer 218 årsverk og kontrollerer trafikken der ferjer går inn ved Kristiansand, Larvik og Sandefjord, samt to flyplassar; Kjevig og Torp. Her vert også mykje næringsverksemd administrert med innkrevjing av særavgifter på fleire område.

ENDRINGAR ETTER OMORGANISERINGA

1. januar 2004:

- > Drammen vert omgjort frå distriktstollstad til tollstad.
- > Tollstaden i Arendal vert lagt ned.

I løpet av 2004:

- > Tollstadene i Tønsberg, Sandefjord og Larvik vert slått saman.

Etter omorganiseringa har tollregionen einingar i Kristiansand (regiontollstad), Drammen, Skien og Sandefjord.

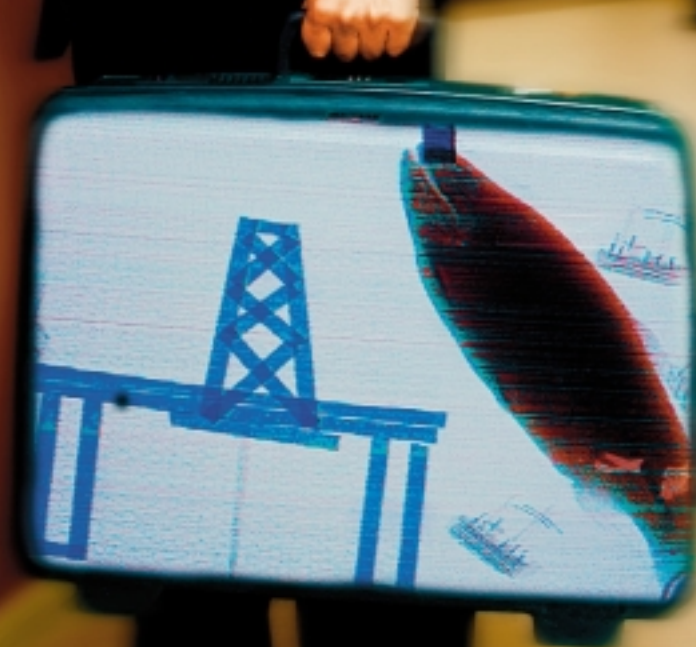
«Vi må verte vanskelegare å spå og ha mobile einingar»

Regiondirektor Thorleif Andreassen



«Totalt tek vår region
inn 30 milliardar kroner
i avgifter»

Regiondirektør Ivar Sletten



Tollregion Vest-Noreg

Rigga for kontroll

Med Bergen og Stavanger som sentrale byar i regionen, er det naturleg at oljeverksemda står sentralt blant dei oppgåvene tollregion Vest-Noreg skal løyse. Grensekontrollen er også viktig i eit område med mykje reiseverks- emd både med ferje og fly.

Oljeverksemda fører med seg høg reiseverks- emd – både ut og inn av regionen. I tillegg har regionen ein lang kyst med svært mange kaier. Kontrollutfordringane er med andre ord store.

– Til forskjell frå regionen sør for oss, så har ikkje vi dei små, raske båtane frå Danmark som ei like stor utfordring. Til det er avstanden til England og andre aktuelle land i lengste laget. For oss er det meir å handtere handelsfartøy som ikkje alltid kun har lovleg last med. På bakgrunn av dette er 75 av våre 200 tilsette dedikert til grensekontroll.

Står flyplassane sentralt på bakgrunn av mange forretningsreisande?

– Det er klart at Flesland og Sola er sentrale med tanke på alle reisande, og at vi difor må vere til stades ved desse flyplassane. Men det er ikkje berre via lufta dei reisande kjem. Vi har også mange passasjerferjer og andre fartøy som legg til kai. Mange av båtane legg til kai fleire stader langs kysten. Som til dømes danskeferja som er innom Egersund og Haugesund for så å ende opp i Bergen. Her må kontrollen skje fleire stader, og det er ressurskrevjande. Ein viktig gevinst med samanslåinga av tolldistrikt har for vår del vore at vi no i større grad kan samarbeide langs kysten og dele på oppgåvene. Så slepp alle å bruke tid på same type kontroll.

No har du omtalt båtar og passasjerferjer. Kvar kjem fisken du har i kofferten inn?

– Heile regionen har stor aktivitet med fiskeriverksemd. Anten i form av mottak frå fiskefartøy eller oppdrett. Dersom vi reiser rundt er det lett å sjå at fiskeria er av stor verdi. Denne aktiviteten fører med seg oppgåver for oss – som til dømes eksportkontroll.

Du sa det eigentleg implisitt; det er ikkje fisken som er hovudinntekts- kjelda for regionen...

– Oljen står naturleg nok for ein veldig viktig del av inntektene vi tek inn. Totalt tek vår region inn cirka 30 milliardar kroner. Av desse kjem mellom 15 og 20 milliardar frå særavgifter, her- under omtrent 9 milliardar frå innanlandsk forbruk av olje- baserte produkt – bensinavgift, CO₂-avgift, avgift på mineralolje og fyringsolje.

Difor valde du altså oljeriggen som din bagasje i kofferten?

– Det ville vore unaturleg for denne regionen å ikkje fokusere på den verksemda alle nordmenn forhind oss med, og som representerer viktige oppgåver for oss.

Kva står høgast på prioriteringslista med tanke på grensekontrollen?

– Eg brukar å svare helse, miljø og tryggleik. Vi har mange viktige oppgåver å ivareta innanfor dette. Det skulle vere nok å nemne narkotika, og ulovleg matimport. Og det kjem gjerne inn sjøvegen. Eit samarbeid med Kystvakta har i så måte vist seg effektivt for å slå ned på denne ulovlege verksemda.

Du har vel sjølv vore ein del i felten gjennom dine mange år i Tollvesenet og følt dette arbeidet på kroppen?

– Det kan du seie. Eg har vore i etaten det meste av mitt yrkes- aktive liv, og faktisk også stasjonert store delar av tida i Bergen der tollregionen har hovudsete.

Korleis ser du då på samanslåinga med andre tolldistrikt?

– Vi har som eg nemnte allereie sett gevinstar av omorganise- ringa. Vår oppgave vert no å trekkje ut det beste frå kvart distrikt og finne felles rutinar og samarbeidsformer. Det å blande kulturar på denne måten er alltid spanande, og eg opp- lever at vi er godt i gang allereie. Eg personleg opplever det som ei utfordring å skulle sjå ting med nye auge i og med at eg sjølv er ein del av systemet. Førabels har det gått bra.

FAKTA

Leiar: Ivar Sletten, Regiondirektør i Tollregion Vest-Noreg.

Bakgrunn: Sletten har vore distriktssjef i Hordaland og Sogn og Fjordane tolldistrikt sidan 1999. Tidlegare har han arbeidd som avdelingsjef same stad. Han har Ex. Phil og juridisk grunnfag frå Universitetet i Bergen samt BIs leiarprogram.

OM TOLLREGIONEN

Tollregionen omfattar fylka; Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Tollregionen disponerer om lag 200 årsverk. Regiontollstaden er plassert i Bergen, der dei tilsette held til i landets eldste tollbod. Regionen han- dterer ein stor del av avgiftsinnbetalingane frå landets olje- baserte verksemdar. Regionen handterer også fiskeeksporten på Vestlandet.

ENDRINGAR SOM FØLGJE AV OMORGANISERINGA

1. januar 2004:

- > Stavanger vert gjort om frå distriktstollstad til tollstad.
- > Måløy vert gjort om frå tollstad til kontroll- og ekspedi- sjonseining under Ålesund tollstad.

13. februar 2004:

- > Tollstadene i Odda og på Stord vert lagt ned.

14. mai 2004:

- > Tollstaden i Florø vert lagt ned.

18. juni 2004:

- > Tollstadene i Molde og Kristiansund vert lagt ned.

Etter omorganiseringa har tollregionen einingar i Bergen (regiontollstad), Egersund, Stavanger, Haugesund, Måløy og Ålesund.

Tollregion Midt-Noreg

FAKTA

Leiar: Nils Kristian Moe, Regiondirektør i Tollregion Midt-Noreg.

Bakgrunn: Moe har vore rådmann i Skaun kommune sidan 1998. Tidlegare har han arbeidd som kontorsjef i Garantikassa for fiskarar samt vore sekretariatsjef og konstituert rådmann i Inderøy kommune. Han er opphavelig politituttanna og er også jurist frå Universitetet i Oslo, har i tillegg grunnfag i leiing og personalarbeid samt diverse etterutdanning frå Høgskolen i Nord-Trøndelag.

OM TOLLREGIONEN

Tollregionen omfattar fylka Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Nordland. Vektårs- og vrakpantavgifta for heile landet vert administrert i regionen (Bodø) etter omorganiseringa. Tollregionen disponerer 134 årsverk.

ENDRINGAR ETTER OMORGANISERINGA

1. januar 2004:

- > Trøndelag og Møre tolldistrikt vert delt, og Trøndelag slått saman med Nordland toll-distrikt.
- > Bodø vert gjort om frå distriktstollstad til tollstad.
- > Bjørnfjell ekspedisjons- og kontrollleining vert slått saman med Narvik tollstad.

1. april 2004:

- > Steinkjer vert gjort om frå tollstad til kontrollleining under Trondheim regiontollstad.
- > Mosjøen tollstad vert lagt ned.

1. juni 2004:

- > Sortland tollstad vert lagt ned.

Etter omorganiseringa har tollregionen einingar i Trondheim (regiontollstad), Steinkjer, Mo i Rana, Vauldalen, Junkerdal, Bodø og Narvik/Bjørnfjell.

I tillegg utfører dei svenske einingane på Storlien, Tärnaby og Gäddede teneste for Tollvesenet.

Legg vekt på vrak

I kofferten har Nils Kristian Moe ein bil på ei vekt. Det skal fortelje om den nye oppgåva og inntektskjelda til regionen; vrakpant på bil og vektårsavgifta.

– Bodø var tidlegare ein distriktstollstad med diverse administrasjonsoppgåver. Då desse fall vekk, fekk vi tilført nye oppgåver. Vi fekk landsdekkjande ansvar for vrakpanten og innkrevjing av vektårsavgifta som eigarar av store bilar og trailerar betaler.

Er det litt kniving mellom regionane med tanke på å verte tildelt oppgåver som skaffer klingande mynt i statskassa?

– Vi opplever oss nok som ein etat som på kvar vår måte medverkar positivt. Det var i alle fall ingen sure miner å spore hjå Tollregion Oslo og Akershus då vi overtok desse oppgåvene. Dei har vore svært hjelpsame med å gi oss den informasjonen og kunnskapen vi trong for å utføre jobben optimalt. For oss var det tilfredsstillande å få nye oppgåver.

For deg personleg, utan tollfagleg bakgrunn, er det vel fleire område enn innkrevjing du må verte kjend med?

– Det er helt klart at jeg etter hvert må sette meg inn i oppgavene som løses og derigjennom få bedre forståelse for hva som skjer i etaten. Men med bakgrunn fra politi- og lensmannsetaten, kjenner jeg en del til både fagområdet og kulturen. Fordelen med å komme utenfra er at jeg kan se det hele med nye øyne og våge å stille spørsmål.

Det kan vel kanskje være en viktig evne akkurat i disse tider?

– Eg trur og håper det. Som rådmann fekk eg innblikk i kva omorganiseringar fører med seg på godt og vondt, og meiner eg er passe audmjuk til å lytte til erfarne folk og trekkje ut det beste. Det er ingen fasitsvar her, så det gjeld å ha ei audmjuk tilnærming.

Kva trur du er den største endringa for dei tilsette?

– Det er i Bodø vi har opplevd den største endringa – på bakgrunn av dei nye oppgåvene vi har fått. Reint arbeidsmessig er det også ein stor overgang å skulle arbeide turnus og skift. Det er ikkje like enkelt for alle å ordne dette reint praktisk med barn og ektefelle eller sambuar som også arbeider. Det vert ein ny kabal som skal gå opp.

Er kontroll ei viktig oppgåve i denne regionen?

– Det er viktig for alle regionar, også i Midt-Noreg. Vi har ei 110 mil lang grense til Sverige i tillegg til mange hamner. Vi hadde nyleg eit stort beslag av narkotika i Junkerdal der vi vart møtte med skarpladde våpen. Så ein kan ikkje føle seg trygg nokon stad i landet. Utan å skryte av det, så hadde vi i fjor det største spritbeslaget som vart teke i Noreg. Det er den same trafikken her som elles i landet. Så også her må vi vere ute og kontrollere – til alle tider på døgeret.

Er det denne forma for temperatur du likar ved jobben?

– Dette er berre ein liten del av det vi driv med. Det er ein viktig jobb – også med tanke på førebygging av smugling langs grensa. Men det er heilskapen som gjer jobben interessant. Eg likar å arbeide i ein organisasjon der det skjer noko, og saman med menneske som er engasjerte i dei oppgåvene som skal løysast.



«Vi opplever oss
som ein etat der
alle regionane med-
verkar positivt»

Regiondirektør Nils Kristian Moe



«Grensa mot
Russland er framleis
den med best vakt-
hald her i landet»

Regiondirektør Atle Joakimsen



Tollregion Nord-Noreg

Ver eller ikkje ver

Det er ei utfordring å arbeide i ein del av landet der veret legg mange premisser. Kulde, snø og mørke er forhold regiondirektør Atle Joakimsen og staben hans må ta omsyn til når dei legg opp arbeidsrutinar og –måtar. I tillegg kjem store avstandar.

Atle Joakimsen er fødd i Tromsø og oppvaksen berre få mil frå fødebyen.

– Eg er eit utprega friluftsmenneske. Her i nord har eg svært lett tilgang til fjell og hav. Eg kan fiske aure i elvar og innsjøar og sidan dra torsken på sjøen. Ut frå mitt røyndomsbilete, er det dette som gir meg livskvalitet.

Det passar eit friluftsmenneske å køyre rundt på snøscooter når jobben skal gjerast?

– Vi har verken snøscooterar eller andre sofistikerte køyretøy, men mobile er vi. Det må vi vere om vi skal klare å kome rundt i området og gjere jobben vår. Frå Tromsø til Kirkenes er det 91 mil. Berre for å gi eit bilde av kva vi snakkar om. Men akkurat det med å vere mobil, er eitt eksempel på at verforhold er viktig å ta på alvor. Det er ikkje så lenge siden ein av bilane våre vart teke av eit mindre snøras. Vi må med andre ord også planleggje etter årstidene. Ting gjerast ulikt avhengig av årstid og verforhold her oppe.

I kofferten på biletet har du valt fleire ting. Mellom anna båt og fisk. Kva er bakgrunnen for det?

– Båt og fisk heng nøye saman i vår del av landet. Og det er eit område vi følger godt med på. Saman med ein del andre tolldistrikt starta vi i år 2000 ein omfattande verifikasjonskontroll som enda ikkje er fullt ut avslutta. I den innleiande fasen oppdaga vi at fleire verksemder hadde sendt inn opphavsdokument som ikkje var rette. Russisk kvitfisk var selt i store mengder til EU, og då som norsk fisk for å unngå tollbelasting. Dette var ei medviten handling som kan skade Noregs omdømme og truverd i utlandet. Denne form for ulovlege handlingar held vi eit våkent auge med, og merkar at den auka kontrollen gir effekt. Men med 81 hamner er det ei utfordring å ha total oversikt. Det er mellom

anna mange austuropeiske fartøy som kjem innom, og det er dermed fare for smugling og annan aktivitet som ikkje er ynskjeleg frå vår side.

Er det her dei russiske dukkene og russarlua i kofferten kjem inn?

– Nei, det har ein annan bakgrunn. Dei er symbolet på frisleppest som kom først på nittitalet som førte til at mange russarar kom over grensa med store koffertar som inneheldt slike russiske dukker og arméluer. I dag går handelen føre seg ein gang i månaden i lovlege og kontrollerte former på torget i Kirkenes.

Det er vel ikkje berre lovleg handel som følgjer med russarane...

– Eg vil våge den påstand at det finst prosentvis like mange ærlege russarar som nordmenn. Men levestandarden og løningane i Russland er nok på eit nivå som dei fleste nordmenn vanskeleg kan forestelle seg. Når ein har det svært trangt økonomisk, frister det "mennesket" til å gjere urasjonelle ting. Hvis ein kan selje kvoten av sprit og sigarettar til nordmenn og tene stort på det, er det klart at freistinga for å smugle vert stor. Men det skal seiast at vi føler vi har rimeleg god kontroll med smugling langs landegrensa til Russland, og særleg ved grensepasseringsstaden Storskog.

Korleis kan du seie det med tanke på den lange grensa de skal vakte?

– Grensa mot Russland er framleis den med best vakthald her i landet. For det første har vi dei russiske grensevaktene på den andre sida som ikkje nøler med å agere. Og samtidig har vi verforholda som hjelper oss. Du skal vere trent for å tole 30-40 grader minus eller svermar av mygg. Og på norsk side følgjer norske grensevakter med at ingen skal kunne krysse grensa.

Kva trur du framtida byr på av utfordringar for din region?

– Om handelen tek seg opp mellom Noreg og Russland, så betyr det nye utfordringar for oss. Langs kysten løyser vi enkelte utfordringar ved å inngå eit nært samarbeid med Kystvakta. To av våre tilsette kjem til å vere om bord og hjelpe Kystvakta der det er behov. Til gjengjeld får vi hjelp av folka deira til tollkontroll. Det gir positive synergjar. Ei kortsiktig utfordring er å få til ein mobil grensekontroll som i langt større grad enn i dag skal vere ute i felten.

FAKTA

Leiar: Atle Joakimsen, Regiondirektør i Tollregion Nord-Noreg.

Bakgrunn: Joakimsen har vore fungerande tolldistriktssjef i Troms og Finnmark tolldistrikt sidan hausten 1999, og var tidlegare administrasjonssjef same stad. I tillegg til tollskulen med diverse etterutdanning, har Joakimsen Organisasjon og leing frå BI samt bedriftsøkonomi frå Høgskolen i Harstad.

OM TOLLREGIONEN

Tollregionen omfattar fylka Troms og Finnmark og kontrollerer trafikken ved grenseovergangar til Russland, Finland og Sverige. Tollregionen disponerer 83 årsverk.

ENDRINGAR ETTER OMORGANISERINGA

01. juli 2004:

> Vadsø vert gjort om frå tollstad til kontrollleining under Kirkenes tollstad.

01. juli 2004:

> Alta tollstad og kontrollleiningane i Honningsvåg, Båtsfjord og Vardø vert lagt ned.

Etter omorganiseringa har tollregionen einingar i Tromsø (regiontollstad), Harstad Hammerfest, Kirkenes, Helligskogen, Polmak og Vadsø.

I tillegg utfører dei finske einingane på Karigasniemi, Kivilompolo og Utsjok tenester for Tollvesenet.

Hovudmål 1:

Rett fastsetjing og innkrevjing av toll og avgifter

126,7 milliardar kroner i toll og avgifter

Tollvesenet krev inn 29 ulike avgifter til statskassa. Tollvesenet skal sikre at Stortingets toll- og avgiftsvedtak vert fulgte og at avgiftene krevjast inn til rett tid.

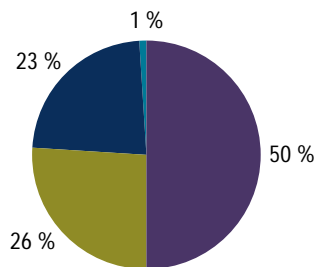
Tollvesenet krev inn toll og avgifter for varer som vert importert til Noreg samt ei rekkje nasjonale særavgifter. Næringslivet leverer elektroniske oppgaver (deklarasjonar) til Tollvesenet som viser kva det skal betalast toll og avgifter for. Dei får deretter eit krav frå Tollvesenet om betaling.

KONTROLL OG INFORMASJON

Dei fleste tolldistrikta gjennomførte informasjons-tiltak i 2003 overfor toll- og avgiftsbetalarane. Det vert gjeve opplæring og rettleiing til næringsdrivande for å sikre at kvaliteten på deklarasjonane vert betre.

I 2003 mottok Tollvesenet 4,9 millionar inn- og utførselsdeklarasjonar frå næringslivet. Desse vert behandla elektronisk i Tollvesenets informasjonssystem med næringslivet (TVINN). Tollvesenet set i verk kontrollar av opplysningane i deklarasjonen for å sjekke at alle opplysningane om vara er rett, slik at korrekt avgiftsbeløp kan fastsetjast og innbetalast.

Tollvesenets inntekter



- Meirverdiavgift ved innførsel
- Motorvognavgift
- Særavgifter
- Tollinntekter

I 2003 avdekte etaten feildeklarasjonar verd 219 millionar kroner. Dette er manglande innbetaling av toll og avgifter til Tollvesenet. I tillegg vart det avdekt feil verd 1,2 milliardar kroner i favør av næringslivet.

DEI STØRSTE AVGIFTSINNTEKTENE

Meirverdiavgift som krevjast inn ved innførsel av varer, utgjer den største avgiftsinntekta. I 2003 utgjorde denne 62,6 milliardar kroner, som er ein auke på om lag 1,9 milliardar kroner i forhold til i 2002. Dette skuldast ein auke i den samla verdien av all import på tre prosent (tal frå Statistisk sentralbyrå).

Motorvognavgiftene utgjer også ein stor del av dei totale inntektene til Tollvesenet. Denne posten auka frå 32,3 til 33,5 milliardar kroner frå 2002 til 2003. Dette skuldast ein inntektsauke i inngangsavgifta for motorkøyretøy på 502 millionar kroner og i mineraloljeavgifta på motorvogn på 323 millionar kroner frå 2002 til 2003.

LÅGARE TOLLINNTEKT

Tollinntektene er redusert med 78,6 millionar kroner. I 2003 vart tollsatsane på industrivarer redusert samt heilt avskaffa på ein del landbruksvarer. Tollinntektene vart som følgje av dette lågare enn i 2002.

LÅGARE INNTEKT FRÅ SÆRAVGIFTER

Særavgifter vert kravd inn for ei rekkje varer som importerast til eller produserast i Noreg. I 2003 vart det samla kravd inn 28,9 milliardar kroner i særavgifter. Totalt er dette om lag 200 millionar kroner mindre enn tidlegare. Dette skuldast at flyseteavgifta vart fjerna i 2002 og at inntekta frå forbruksavgift på elektrisk kraft og avgift på tobakksvarer er redusert. Inntektene frå produktavgift på brennevin auka med 363 millionar kroner, grunnavgift på fyringsolje med 303 millionar kroner og CO₂-avgift med 298 millionar kroner.

Hovudmål 2:

Avdekkje toll- og avgiftsbrot

Økonomisk kontroll

I 2003 etterrekna Tollvesenet 354 millionar kroner hjå verksemdene som hadde for lite toll og avgifter.

Dette er resultat av kontrollar som Tollvesenet gjer av regnskapa til verksemdene. Tollvesenet prioriterer å kontrollere område der risikoen for brot på toll og avgifter er størst. Verksemdene som vert kontrollerte skal representere ein størst mogleg del av inntektsgrunnlaget til etaten.

PRIORITERER DEI STØRSTE

I 2003 prioriterte Tollvesenet å kontrollere dei store toll- og særavgiftsinnbetalarane, fiskeeksportørane, og firma som betalar inn eingongsavgift for motorvogn. I tillegg prioriterte tolldistrikta kontrollar basert på eigne risikovurderingar.

Dei kontrollerte verksemdenes del av etatens inntekter frå toll og avgifter var 40,5 prosent i 2003.

KONTROLL MED FISKEEKSPORTØRAR

Kontroll av opphavsbevis ved eksport av kvitfisk (torsk, hyse og sei) til EU vart sett i gang i 2000. Tollvesenet kontrollerer at fisken oppfyller krava til norsk opphav. Det vil seie at fangsten er fiska og teke i land frå norske fartøy. Dette er kontrollar som ikkje gir pengar i den norske statskassa, men som Tollvesenet er forplikta til å gjennomføre med bakgrunn i internasjonale avtalar.

Det vart utført 55 slike kontrollar i 2003 (41 i 2002).

FÆRRE KONTROLLAR

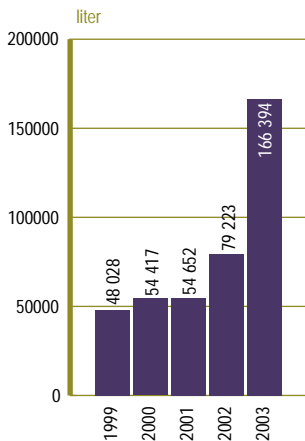
Det vart gjennomført 976 kontrollar i 2003 hjå verksemdene som betalar inn toll og avgifter. Dette er 80 færre kontrollar enn året før. Det vart etterrekna mindre i talet på kroner, men samanlikna med året før traff Tollvesenet betre i utveljinga av firma som vart kontrollerte. I 2003 vart det avdekt feil i 63 av hundre kontrollar. I 2002 var treffprosenten 52.

Det vart avdekt like mange grove brot i 2003 som i 2002. Dette er brot der verksemdene har handla medvite eller med grov aktløyse. Målsetjinga til etaten er å avdekkje stadig fleire slike brot.

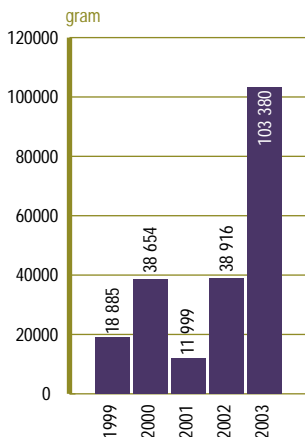
Hovudmål 3:

Hindre ulovleg vareførsel, særleg narkotikasmugling

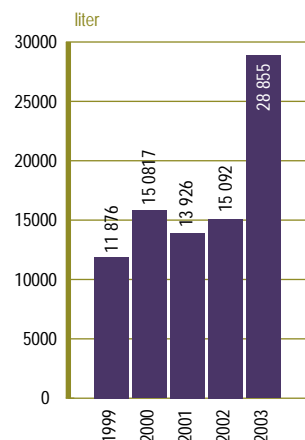
Beslag av øl



Beslag av amfetamin



Beslag av vin



På grensa

Kampen mot narkotikasmugling er ei av Tollvesenets viktigaste oppgåver. Etaten skal også hindre ulovleg inn- og utførsel av andre varer.

Det kan ofte synast tilfeldig at ein person eller eit køyretøy vert teke ut til kontroll av Tollvesenet. Slik er det ikkje. Før ein kontroll vil ein tollar vurdere fleire faktorar som kan avgrense sjansane for at tollaren tek feil; risikoanalysar, erfaringar frå andre grenseovergangar, register og samarbeid med politi og tollvesen i andre land.

I 2003 kontrollerte Tollvesenet til saman 128 912 objekt (køyretøy, personar, varer og anna). I 2002 var dette talet 120 868.

DEI STORE I FOKUS

Tollvesenet har som mål å oppretthalde talet på kontrollerte objekt og å auke treffprosenten. Det er den profittmotiverte smuglinga som vert høgast prioritert av Tollvesenet. Dette er store beslag, der smuglargoedet skal omsetjast i den illegale marknaden. Profittmotiverte beslag auka med 6,5 prosent i forhold til 2002. 71 av 233 beslag er beslag av dopingpreparat.

FELLES AKSJONAR

I 2003 vart det gjennomført fleire kontrollaksjonar på tvers av tolldistriktsgrensene. Slike aksjonar er basert på risikovurderingar og vert gjennomførte i område der etaten ventar å finne brot på tollreglane. Oslofjord-aksjonen involverte tolldistrikta; Oslo og Akershus, Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark samt Hedmark og Oppland. Resultatet var fleire store narkotikabeslag. Det vart også beslaglagt høgt skattelagte varer som tobakk, alkohol, valuta og kjøt. Tolldistrikta har hatt eit godt samarbeid over fleire år, og prioriterer kontroll med landevegen og utvalde hamneområde. Fleire andre distrikt samarbeidde i liknande aksjonar. I nord vart mellom anna smugling av varer frå Svalbard med høge avgifter prioritert.

BESLAGA

Det vart beslaglagt over 100 kilo amfetamin i 2003. Dette er ei tredobling i forhold til året før. Også beslag av dopingmidlar aukar frå år til år. Etaten jobbar målretta med å kartleggje smuglar-ruter og metodar. Dei gode resultatane har bakgrunn i auka vektlegging av samarbeid og målretting av kontrollverksemda. Det vart teke mindre cannabis i 2003 enn året før.

Beslag av sterksprit har gått kraftig ned som ei følge av metanolsaka som starta hausten 2002. Til gjengjeld har etaten beslaglagt større mengder vin og øl i 2003 enn tidlegare.

SKANNERANE

I 2002 vart det løyvt 40 millionar kroner over revidert nasjonalbudsjett til innkjøp av røntgenskannerar til Tollvesenet. Skannerane vart sett i drift i desember 2003. Etaten ventar seg gode resultat av desse einingane etter kvart som operatørane vert trent i bruken av utstyret. Risikovurderingar avgjer kvar i landet dei mobile skannerane vert nytta.

FALSKE SIGARETTAR

Etaten beslagla over 4,7 millionar sigarettar i 2003. Beslag på over 20 000 sigarettar vert analysert. Det viser seg at over 76 prosent av dei analyserte sigarettane er ulovleg produserte. Dei falske sigarettane er av ukjent opphav, men mesteparten vert freista smugla inn via dei baltiske landa.

STORE NARKOTIKABESLAG I 2003

Amfetamin:

- > 19,2 kg amfetamin i personbil på Svinesund – 13. desember.
- > 18 kg amfetamin i eit reservehjul Oslo – 10. februar.
- > 15 kg amfetamin i personbil på Svinesund – 18. august.
- > 10 kg amfetamin i personbil i Kristiansand/Stavanger – 19. november.

Heroin

- > 6,9 kg heroin i personbil på Svinesund – 20. desember.
- > 6,4 kg heroin i personbil på Svinesund – 19. oktober.
- > 1 kg heroin på flypassasjer på Gardermoen – 16. august.

Cannabis

- > 60 kg hasj i personbil på Svinesund – 21. januar.
- > 20 kg hasj i personbil på Ørje – 7. oktober.

Hovudmål 4:

Tilretteleggje verksemda for næringsliv og publikum

Enklare for brukarane

Tollvesenet har som mål å vere ein open og tilgjengeleg etat. Det skal vere enkelt å kome i kontakt med Tollvesenet og lett å få svar på spørsmål som gjeld regelverket etaten forvaltar.

Tollvesenet tek del i ei rekkje samarbeidsorgan med interesse- og næringsorganisasjonar, statlege verksemdar og internasjonale organ. Samhandlinga gir viktige føringar og tilbakemeldingar til etaten. Respons på etatens tenester kjem også inn gjennom telefonenester for publikum, i sakshandsaminga og gjennom brukarundersøkingar.

AUTORISASJONSORDNINGAR

For næringslivet er forenkling av vareførselen til og frå landet viktig. I 2003 vart det sett i gang eit arbeid med autorisasjonsordningar. Målet er at ein aktør som tilfredsstiller krava som er sett av Tollvesenet vil oppnå letter i samband med grensepasing. Tre firma i Sverige og Noreg tek del i eit pilotprosjekt som vert evaluert av Tollvesenet i begge landa. Det er også sett i gang arbeid med ei autorisasjonsløyseing for fortolling av postpakkar. Dette skjer i samarbeid med Posten og Logistikk- og transportindustriens Landsforening.

ELEKTRONISK VAREFØRSEL

Noreg har vore eit pilotland i utviklinga av eit elektronisk transitteringssystem (TET). Alle EU-landa, Sveits, Tsjekkia og Ungarn er nå knytt til TET. Dette har ført til ein stor auke i talet på transitteringar som vert starta opp og fullført elektronisk. Frå Noreg er det i 2003 starta opp i overkant av 126 000 elektroniske transitteringar. Av desse vart om lag 60 prosent starta opp av autoriserte avsendarar. Det vert stadig arbeid med utvikling av løyseing.

UTVIKLING AV REGELVERKET

Regelverket er i stadig utvikling. I 2003 har etaten gitt 120 høyringsfråsegn om regelendringar. Høyringssakene kjem frå Finansdepartementet og andre styresmakter. Tollregelverket skal også verte gjennomgått. I løpet av året har etaten teke del i arbeidet med å lage ei ny tollgrunnlagslov. Lovutkastet skal på ei formell høyring i 2004.

Toll- og avgiftsdirektoratet har teke del i eit bilavgiftsutval i regi av Finansdepartementet. Utvalet skulle vurdere moglege endringar i avgiftssystemet for motorvognavgiftene. Direktoratet har også greidd ut om sjansane for ei meir fleksibel betalingsløyseing for årsavgift, fritak for betaling av årsavgift for køyretøy som vert meldt stolne og samordning av personskadeavgifta med årsavgifta.

INFORMASJON OG PUBLIKASJONAR

Etaten følgjer føringane som er lagt i den statlege informasjonspolitikken og skal prioritere plikt- og rettarinformasjon til brukarane. Temahefter og rundskriv på papir og nett er viktige kanalar for informasjon frå Tollvesenet. Informasjonsbehovet hjå brukarane vert større ved regelendringar og det leggst vekt på å gi informasjon til dei som treng det når regelverket vert endra.

BRUKARUNDERSØKINGAR

Tollvesenet er inne i ein større omorganiseringsprosess. Det vart difor sett i gang ei undersøking blant dei næringsdrivande som har kontakt med Tollvesenet, eller dei som vert råka av omorganiseringa. Målet er å kartleggje korleis verksemdene opplever servicenivået med færre faste tollstader. Det er to fasar i undersøkinga. Den første delen er gjennomført og skildrar nosituasjonen. Del to av undersøkinga skal gjennomførast etter omorganiseringa.

TOLLVESENET I MEDIA

Dei fleste sakene der Tollvesenet vert omtala i media dreier seg om grensekontrollen og årsavgift. Media er ein viktig kanal og informasjon til pressa vert teke med i planlegginga av alle større aktivitetar.

Regnskap

LØYVING OG DRIFTSREKNESKAP

(tal i millionar kroner)	Bevilgning i 2001	Løyving i 2002	Løyving i 2003	Rekneskap 2003	Avvik i kr i 2003	Avvik i % i 2003
Post 01 Driftsutgifter	854,87	893,17	968,97	926,48	42,49	4,38 %
Post 21 Særlege driftsutgifter	4,00	2,00	2,15	1,36	0,79	36,57 %
Post 22 Større IT-prosjekt	10,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
Post 45 Større utstyrsinnkjøp og vedlikehald	36,37	108,58	104,63	76,98	27,64	26,42 %
Sum 2002	906,09	1 003,75	1 075,74	1 004,82	70,92	6,59 %

KOMMENTARAR TIL DRIFTSREKNESKAP

Etatens oppgåver er gjennomførte innanfor gitte rammevilkår for 2003.

POST 01 DRIFTSUTGIFTER

Løyvinga inkluderar også mottekne refusjonar, sjuke- og fødselspengar samt overførte midlar frå 2002. Mindreforbruket er i hovudsak knytt til nyskaffingar i 2003 der levering og/eller forfall skjer i 2004.

POST 45 STØRRE UTSTYRSINNKJØP OG VEDLIKEHALD

Post 45 viser eit mindreforbruk i 2003 på 27,4 millionar kroner. Midlane er i hovudsak bunde opp i kontraktar inngått ved kjøp av skanner (12,3 millionar kroner) og IT-kontraktar som er inngått (14 millionar kroner) med forfall i 2004.

RESSURSBRUK

2003 var prega av omorganisering i etaten. Gjennomgang av arbeidsoppgåver og etablering av ny organisasjonsstruktur i lokalforvaltinga var difor sentrale gjeremål. Samtidig med omorganiseringa har etaten oppretthalde ordinær drift.

Omorganiseringa har ført til at om lag 45 medarbeidarar har slutta eller kjem til å slutte i etaten. 20 medarbeidarar arbeider no i ein annan region enn tidlegare.

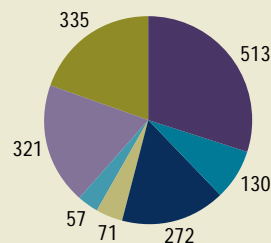
KVINNER I LEIARSTILLINGAR

Det er eit mål for Tollvesenet med likestilling i leiande stillingar. Dette målet vart nådd i direktoratet. Samla sett har kvinnene 27 prosent av leiastillingane i etaten.

SJUKEFRÅVÆR

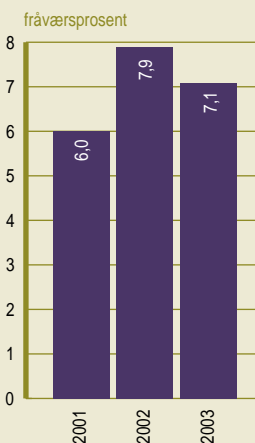
Gjennomsnittleg sjukefråvær i Tollvesenet var på 7,1 prosent i 2003. Dette er ein nedgang på 0,8 prosentpoeng samanlikna med 2002. Langtidsfråværet var 4,6 prosent i fjor og det er ein nedgang på 1 prosentpoeng i forhold til året før. Langtidsfråvær er fråvær over 14 dagar. Tollvesenet vart ei IA-verksemd i 2003 (Inkluderande Arbeidsliv).

Bemanning fordelt på hovudoppgåver (antal årsverk)



- Fastsetjing og innkreving av toll og avgifter
- Avdekkje toll- og avgiftsbrot
- Narkotika- og grensekontroll
- Tilretteleggje verksemda for publikum og næringsliv
- Kompetanseutvikling
- Administrative oppgåver
- Fråvær (permisjon, sjukdom og ferie)

Fråvær



Statistikk

INNETEKTER FRÅ TOLL OG AVGIFTER

(tal i millionar kroner)	2003	2002
Toll	1 571,20	1 649,80
Meirverdiavgift	62 648,90	60 752,70
MOTORVOGNAVGIFTER TOTALT, AV DESSE		
	33 512,80	32 227,20
Eingangsavgift på motorvogner med vidare	12 750,40	12 248,00
Årsavgift	5 724,40	5 582,70
Vektårsavgift	299,5	314
Omregistreringsavgift	1 796,20	1 598,10
Avgifter på bensin	8 664,10	8 529,70
Avgift på mineralolje for framdrift av motorvogn	4 278,20	3 954,70
SÆRAVGIFTER TOTALT, AV DESSE:		
	28 995,10	29 189,20
Avgift på alkohol: -brennevin og vin	5 016,20	4 653,10
Avgift på alkohol: -øl	3 470,00	3 545,80
Avgift på tobakkvarer	6 760,40	6 975,30
Avgift på båtmotorar	154,9	124,5
Forbruksavgift på elektrisk kraft	5 503,80	6 072,00
Grunnavgift fyringsolje	748,6	445,4
Avgift på smøreolje	81,4	79,6
CO2-avgift	3 853,40	3 554,70
Svovelavgift	94,4	82,7
Avgift på slutthandsaming av avfall	500,9	497,7
Avgift på TRI (trikloreten)	3,6	4,1
Avgift på PER (tetrakloreten)	1,6	1,6
Avgift på sjokolade og sukkervarer med vidare	919,7	864,5
Avgift på alkoholfrie drikkevarer med vidare: - kolsyreholdige	0	893,7
Avgift på alkoholfrie drikkevarer med vidare: - kolsyrefrie	0	49,2
Produksjonsavgift på alkoholfrie drikkevarer med vidare	937,1	
Avgift på sukker	230,7	205,7
Grunnavgift på eingangsemballasje	482,6	432,9
Miljøavgift -kartong og papp	17,2	17,1
Miljøavgift -plast	58,4	39,2
Miljøavgift -metall	77,1	86
Miljøavgift -glas	58,2	45,2
Miljøavgift - klimagassar	60,6	
Flyseteavgift	0	516,9
Tilbakebetaling av avgifter	-35,7	2,3
Totale inntekter frå toll og avgifter	126 728,50	123 818,90

Statistikk

INNTEKTER I FORM AV GEBYR

<i>(tal i heile kroner)</i>	2003
Ekspedisjonsgebyr	9 775 633
Andre inntekter	3 432 275
Pante- og tinglysingsgebyr	865 981
Gebyr for registrering av småbåtar	6 932 780
Gebyr ved kontroll av teknisk sprit	158 884
Gebyr på kredittdeklarasjonar	173 001 486
Gebyr ved avskilting av køyretøy	104 900
Gebyr	194 271 939

RESTANSAR

<i>(tal i millionar kroner)</i>	Fastsett og forfalle i 2003	Årets restanse i 2003	Prosent av fastsett beløp i 2003	Prosent av fastsett beløp i 2002	Akkumulerte restansar i 2003
Importavgifter	65 805	81,6	0,12 %	0,14 %	142,2
Innanlandske særavgifter utanom motorvognavgifter	55 632	80,3	0,14 %	0,12 %	161,9
Motorvognavgifter	7 920	99,9	1,26 %	1,55 %	381,5
av desse:					
Årsavgift	5 459	87,9	1,61 %	2,00 %	266,0
Vektårsavgift	304	12,0	3,95 %	3,80 %	41,1
Kilometeravgift	0	0			74,4
Omregistreringsavgift og førehandsbetalt årsavgift	2 157	0			0
Sum ¹⁾	129 357	261,8	0,22 %	0,20 %	685,6

¹⁾ Inneheld ikkje beløpa som er avdekt i kontroll av verksemdar

Statistikk

BESLAGSSTATISTIKK

Beslagstype	Mengde-eining	1999	2000	2001	2002	2003
NARKOTIKA						
Cannabis	Gram	725 282	256 917	344 339	368 111	239 498
Heroin	Gram	14 257	31 297	4 151	34 986	24 767
Amfetamin	Gram	18 885	38 654	11 999	38 916	103 380
Kokain	Gram	1 991	5 420	19 118	25 090	18 222
Ecstasy	Stk.	14 670	17 967	29 353	53 191	12 488
DOPING						
Dopingmidlar	Einingar	155 516	45 102	189 825	364 418	497 773
ALKOHOLHALDIGE DRIKKEVARER						
Brennevin	Liter	23 530	13 433	10 384	13 206	17 842
Sprit (brennevin over 60 %)	Liter	124 323	122 258	255 287	84 009	13 689
Vin	Liter	11 876	15 817	13 926	15 092	28 855
Øl	Liter	48 028	54 417	54 652	79 223	166 394
TOBAKKSVARER						
Sigaretter	Stk.	7 216 593	11 223 442	6 517 344	5 967 963	4 774 836
Røykjetobakk	Kilogram	1 934	2 195	2 070	5 120	1 283
ANDRE VARER						
Kjøtvarer	Kilogram	55 427	67 150	30 689	40 490	38 581
Valuta	NOK	5 695 416	4 353 531	13 146 182	9 249 351	9 441 699
Verdi av ordinære varer	NOK	8 704 013	11 152 629	12 014 922	11 361 136	4 774 178
CITES-varer	Stk.	53	635	1 025	626	1 531
VÅPEN						
Skytevåpen	Stk.	8	36	20	22	15
Andre våpen	Stk.	95	1 057	249	285	272
REAKSJONAR						
Forenkla førelegg	Stk.	-	13 919	13 912	13 206	14 163
Meldingar	Stk.	-	6 054	5 502	4 870	5 177

Annual report 2003

Norwegian Customs and Excise

THE SOCIAL RESPONSIBILITIES OF NORWEGIAN CUSTOMS AND EXCISE (NCE)

- > To secure state revenues by ensuring that duties and taxes are paid in accordance with laws and regulations
- > To protect society against the illegal import and export of goods, particularly drugs

NCE collects different taxes, which generated total revenues of NOK 126.7 billion in 2003. Nearly all customs clearance operations take place electronically. In 2003, approximately 4.9 million declarations were submitted online to NCE.

In 2003, customs officials controlled 128 912 travellers, transport vehicles and goods. NCE made 19 338 seizures of drug consignments, alcohol, cigarettes, and other articles.

THE STRATEGY OF NORWEGIAN CUSTOMS AND EXCISE

The main goals of NCE's strategic plan for 2001–2004 are to:

- > Correctly assess and collect duties and taxes
- > Uncover attempts to evade payment of duties and taxes
- > Prevent the unlawful carriage of goods, particularly drug smuggling
- > Facilitate customs procedures for business and industry and the general public
- > Recruit and retain motivated employees with the right expertise

NORWEGIAN CUSTOMS AND EXCISE

NCE is an autonomous agency under the Ministry of Finance. The agency consists of a central directorate with five departments, and (from 01.01.04) six regional customs offices. NCE has a total workforce equivalent to 1 699 man-years. The Director General of Customs and Excise, Ms. Marit Wiig, is head of NCE.

In 2003 NCE completed its project on revising the structure of the customs regions. Ten regions were reduced to six and a number of local offices were merged or closed.

OPERATING PARAMETERS

NCE is allocated funds from the central government budget to cover its operating expenses. This allocation determines the scope of NCE activities and priorities. The agency is dependent on predictable operating parameters in order to be able to plan its activities in an efficient manner.

In 2003 NCE was allocated NOK 1075.74 million in operating funds, which was higher than the previous year's allocation of NOK 1003.75 million.

Important matters in 2003

NOK 126.7 BILLION TO THE TREASURY

In 2003 NCE collected NOK 126.7 billion for the Treasury. A breakdown of these revenues shows that NOK 62.6 billion derived from value-added tax on imports, NOK 33.5 billion from motor vehicle taxes, NOK 29.0 billion from special taxes and NOK 1.6 billion from customs duties.

SCANNERS FOR USE IN ANTI-SMUGGLING EFFORTS

Increased preparedness against terror and more effective efforts to prevent smuggling were the Ministry of Finance's grounds for giving NCE an extra allocation of NOK 40 million in 2002. These funds resulted in the purchase of two mobile scanners for use in border controls. Containers and lorries will be the primary target of scanning operations in the hunt for smuggled goods.

DRUG SEIZURES

Seizures of cocaine, amphetamines and barbiturates have multiplied in the past few years. More and larger seizures of several different types of drugs were made in 2003. NCE works systematically to prevent drug trafficking on several fronts. Targeted border controls are one aspect of these efforts, but considerable resources are also concentrated on uncovering smuggling routes, couriers and the persons behind the smuggling.

International co-operation

Being the competent Norwegian authority in customs matters, promoting international co-operation and maintaining close relations with other customs administrations are among the principal objectives of NCE. The agency was one of the 17 founding members of the Customs Co-operation Council in 1952, along with Denmark and Sweden. In 1994 the organisation adopted the working name World Customs Organization. Today the WCO is an independent, inter-governmental body with worldwide membership whose mission is to enhance the effectiveness and efficiency of customs administrations.

WCO's international co-operation is based on a wide range of conventions and other international instruments seen as flexible instruments to assist its members in enhancing co-operation and exchange of information. NCE highlights the importance of the international exchange of information in the process of risk management, which is essential to achieve a balance between compliance and facilitation.

CUSTOMS TARIFF

Norway is one of more than 100 Contracting Parties to the Harmonized System (HS) Convention. The HS Nomenclature has been the basis for the Norwegian Customs Tariff since 1988. NCE is actively taking part in the work of the HS Committee and its Sub-Committees in order to modernise and develop the Nomenclature and to facilitate the interpretation of the existing version of it. NCE is also respon-

sible for these activities at national level. A new version of the Norwegian Customs Tariff is adopted and issued annually. While the HS code numbers consist of 6 digits linked to a product description, the national code numbers consist of 8 digits where the last two digits are used for domestic needs related to customs duties, excise duties, restrictions and statistical purposes.

NCE also participates actively in other WCO committees covering technical customs issues like temporary importation, warehousing etc as well as customs valuation.

AGREEMENTS ON CUSTOMS COOPERATION

Norway has entered into some twenty-odd agreements on customs cooperation with other countries. These agreements provide a formal framework that ensures access to information and practical action in connection with border controls of travellers and goods consignments and the verification of customs value.

A framework of co-operation has been established between police and customs authorities in the Nordic region to fight international organised crime. The parties have established joint analysis projects and liaison offices abroad. These officers serve as a link between customs and police authorities in the five Nordic countries and the countries in which the officers are accredited.

NCE has been involved in various issues linked to the EEA Agreement on its own initiative as well as following contacts with EFTA Surveillance Authority (ESA). Focus has been put on temporary use of foreign registered vehicles, taxation-reductions on used vehicles, value added tax on import and issues related to the European Convention on Human Rights and the issue on double penalty. NCE has taken the initiative to hold a first Nordic Vehicle Taxation contact meeting in 2003, where Finland, Sweden and Denmark participated in addition to Norway.

FRONTIER CUSTOMS CO-OPERATION

In order to facilitate customs controls, a unique system of co-operation has been established on the Norwegian-Swedish and Norwegian-Finnish border. Norwegian customs officers perform the duties of customs officers for the EU countries Sweden and Finland, and vice versa. This means that persons crossing these borders need only contact one customs office to complete both import and export formalities, instead of two offices as is common at other frontier crossing points.

FREE TRADE AGREEMENTS

Free trade agreements are being established with a growing number of countries. This means that there will be fewer goods on which business and industry will have to pay customs duties. In 2003, a free trade agreement was implemented with Singapore. Negotiations are currently in

progress on free trade agreements between The European Free Trade Association (EFTA) and Canada, Egypt, Tunisia, Lebanon and South Africa.

EUROCUSTOMS

NCE is represented in Eurocustoms, an organisation which has its headquarters in Paris. This organisation provides technical assistance and training for customs and excise administrations in EU applicant countries and countries that were former members of the Soviet Union.

TRANSIT

NCE is a contracting party to the TIR Convention and is participating in efforts to develop a new European computerised transit system (NCTS). This system is designed to ensure the rapid completion of transit formalities, and to prevent and expose fraud in connection with transit procedures. Norway is one of the first countries to make use of the NCTS.

DEVELOPMENT AND SIMPLIFICATION OF RULES AND REGULATIONS

NCE has during the year 2003 been very involved in the further development of rules and regulations. Consistent, predictable and transparent rules and guidelines are important trade facilitation measures and important for the business community.

The Norwegian Customs Code is in the process of being revised. NCE has provided assistance to the Ministry of Finance in this work. It is estimated that a revised Customs Code will enter into force within the next two years.

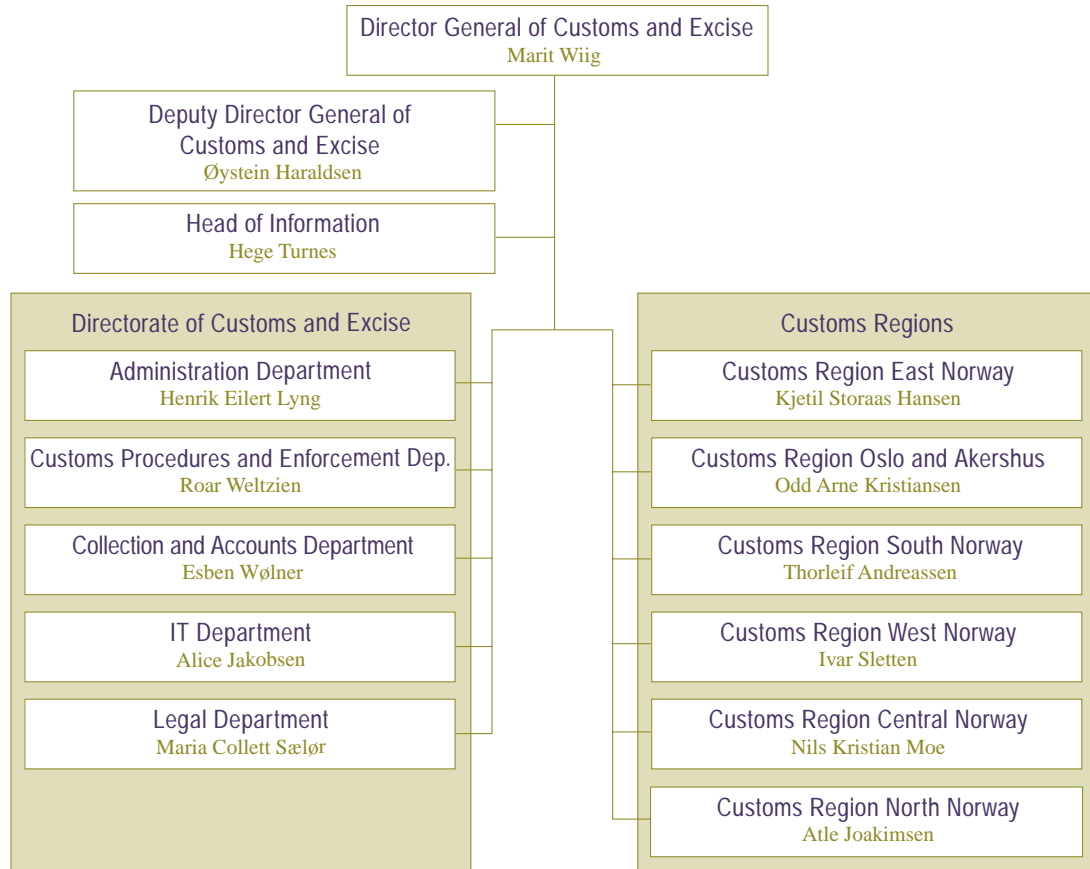
Within the Pan-European zone the common rules of origin are currently under scrutiny. The aim is to modernise and simplify the preferential rules of origin within Europe. Working groups have been established, in which NCE is actively participating. A separate working group is set up to study the feasibility of establishing a (European) Convention on Rules of Origin.

Key Figures

CUSTOMS DUTIES AND OTHER TAXES

<i>(NOK million)</i>	2003	2002
Customs duties	1 571	1 650
Valueadded tax on imports	62 649	60 753
Motor vehicle taxes	33 513	32 227
Special taxes (including fee for removal of motor vehicle number plates and credit accounts for declarants)	28 996	29 295
Total revenues from customs duties and other taxes	126 729	123 925
COLLECTION AND ARREARS		
Amounts assessed	129 357	126 281
New arrears	262	274
Accumulated arrears	686	829
COMPANY AUDITS		
Number of companies audited	976	1 056
Amounts calculated in arrears (NOK million)	354	618
of which duties/special taxes (NOK million)	195	295
Number of serious contraventions	30	30
Percent of duties and special taxes paid by audited companies	40,5 %	51 %
ASSESSMENT OF DUTIES AND TAXES		
<i>(Number of declarations)</i>		
TVINN *) import declarations	3 789 430	3 731 481
TVINN export declarations	1 132 825	1 149 769
*) TVINN: Norwegian Customs electronic clearance system		
BORDER CONTROLS		
Seizures/quantity unit		
Amphetamine (grams)	103380	38 916
Cannabis (grams)	239 498	368 111
Heroin (grams)	24 767	34 986
Cocaine (grams)	18 222	25 090
Ecstasy (number of tablets)	12488	53 191
Doping (number of units)	497 773	364 418
Distilled spirits (liters)	17 842	13 206
Distilled spirits/spirits with an alcohol strength by volume of over 60 percent per volume (liters)	13 689	84 009
Cigarettes (single cigarettes)	4 774 836	5 967 963

The Organization



Tollregion Aust-Noreg

ostnorge@toll.no

+47 69 36 22 00

Tollregion Oslo og Akershus

oslo@toll.no

+47 22 86 03 00

Tollregion Sør-Noreg

sornorge@toll.no

+47 38 12 00 12

Tollregion Vest-Noreg

vestnorge@toll.no

+47 55 90 91 00

Tollregion Midt-Noreg

midt norge@toll.no

+47 73 88 43 00

Tollregion Nord-Noreg

nordnorge@toll.no

+47 77 60 38 00

Utgjeve av Toll- og avgiftsdirektoratet
Schweigaardsgate 15
Postboks 8122 Dep.
NO- 0032 Oslo

www.toll.no