

Næringsliv

EU krever sertifikat for all eksport

■ Uforberedte norske bedrifter kan havne i tollkø

De aller fleste norske bedrifter er helt uvitende om at EU er i ferd med å innføre et nytt regelverk for terrorsikring og tollhåndtering. Flere EU-bedrifter allerede har fått det nye sertifikatet som «Autorisert økonomisk operatør» (AEO). Varer til og fra bedrifter som ikke er AEO-sertifiserte kan bli stående i dagevis på grenseovergangene. Norge skal innføre samme systemet, men bedriftene er ikke forberedt.

1. januar innførte EU et helt nytt regelverk for innførsel av varer til EU-området. For bedrifter som vil handle med EU, er det særlig det nye kravet til sertifisering av «autoriserte økonomiske bedrifter» som kan skape problemer. Dersom de ikke blir sertifiserte innen tidsfristen neste sommer, kan det svekke bedriftenes konkurranseevne i forhold til bedrifter som har AEO-sertifikat.

Bedrifter som ikke er autoriserte 1. juli 2009 vil måtte melde inn varene de skal eksportere eller importere lang tid i forveien. Ikke-autoriserte virksomheter kan risikere at varene blir stående i flere døgn i toll. Innstrammingene i regelverket omfatter både den fysiske kontrollen av varene og regnskapskontroller. Samtidig vil AEO-sertifiserte bedrifter få et kvalitetsstempel og en enklere hverdag.

«Det er nødvendig at man så snart som mulig går ut med bred informasjon til næringslivet om at et norsk AEO-system er på trappene.»

Olav Hermansen, NorStella

Norge tar sikte på å innføre et tilsvarende sertifiseringssystem for å hindre at norske eksportbedrifter kommer sist i køen ved EUs grenser, men har ikke innledet formelle forhandlinger med EU-kommisjonen. En prøverunde i EU viste at det tok over ett år å få en søknad om AEO-sertifisering gjennom systemet. Behandlingstiden for en norsk søknad er ikke kjent (se figur 1).

Finansdepartementet og Utenriksdepartementet skal gjennomføre forhandlinger med EU for å få

godkjent Norges opplegg. Seniorrådgiver **Fredrik Robsahm** sier at de nå gjør sitt beste for at dette ikke skal bli en handelsbarriere for norske bedrifter. I et informasjonsskriv til tollregionene kommer det frem at detaljer rundt AEO vil bli publisert når den endelige avtalen med Europakommisjonen er undertegnet.

NHO, Norges Rederiforbund og stiftelsen NorStella skrev i et brev til finansminister **Kristin Halvorsen** allerede i november 2005, at det var svært viktig at myndighetene raskt kommer i gang med informasjon om denne saken, som vil berøre så mange norske bedrifter.

Rådgiver i KPMG Law Advokatfirma DA, **Anne Torkildsen**, mener at erfaring tilsier at dette vil ta lang tid i byråkratiet. «Likevel er hovedproblemet at mange norske bedrifter ikke får sjansen til å forberede seg. Kravene til skriftlig dokumentasjon av kvalitetssikringen av alle produksjonsledd kan ta månedsvis,» sier hun.

AEO-sertifiseringen gjelder alle bedrifter som enten importerer, eksporterer eller transporterer varer til EU-området. Det ligger også i kortene at en AEO-godkjenning blir gyldig i handelen med Kina og USA. På lang sikt kan hele verdenshandelen inkluderes i dette systemet.

- **Byråkratisk kneik.** AEO-sertifiseringen stiller strenge krav til skriftlig dokumentasjon av bedriftens rutiner og organisering.
- **Konkurransulempe.** Bedrifter som ikke er autoriserte innen innstrammingene trer i kraft 1. juli 2009, vil få problemer med vareforsendelsene.
- **Dårlig tid.** Det er fremdeles uklart hvordan et norsk sertifiseringssystem vil se ut. Søknadsprosessen er omfattende, og norske bedrifter vet ikke hvordan de skal gå frem.

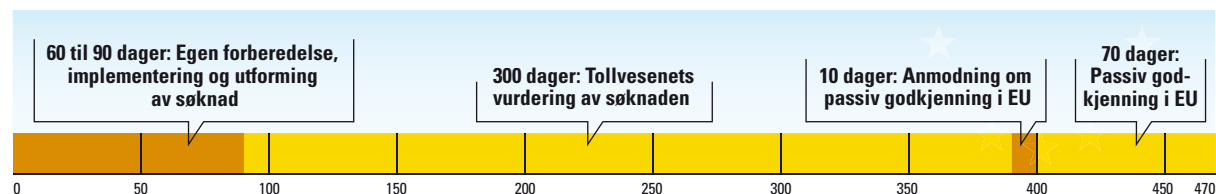
Byråkratisk kneik

Selve AEO-regelverket ble innført i EU fra 1. januar i år. Godkjenningene har begynt å tikke inn, blant annet til bedrifter i England. I Danmark kunne bedrifter sende inn søknader fra 1. juli 2007, og per i dag har 13 bedrifter søkt om sertifisering. De

Lang dags ferd mot EU

Figur 1

Tidsbruk for bedrifter som deltok i EUs prøverunde for søknad om AEO-sertifisering.



Fra beslutning om søknad tas i virksomheten til AEO-autorisasjonen foreligger, går det mellom 1 til 1,5 år viser analyser av søknadsprosesser fra flere EU-bedrifter.

Kilde: KPMG

som allerede har søkt, er i hovedsak store bedrifter innenfor rederivirksomhet, spedisjon og industri. De første danske sertifikatene vil utstedes i løpet av våren. I Sverige reiser tollmyndighetene nå rundt for å hjelpe svenske bedrifter i gang.

Norge tar sikte på å innføre et tilsvarende regelverk som EU. Det skal også hete: Authorised Economic Operator (AEO). Underdirektør i Toll- og avgiftsdirktoratet **Anita Graff** sier det er uklart hvordan det norske regelverket vil bli. Det er også usikkert hvor lang tid det vil ta før Tollvesenet kan ta imot søknader fra norske bedrifter. «Imidlertid kan bedriftene få dårlig tid i forhold til de innstramningene som kommer neste sommer. Det kan derfor lønne seg allerede nå å få orden i eget hus,» sier hun.

Norge ba om forhandlinger med EU-kommisjonen i fjor. Det har hittil pågått uformelle samtaler hvor Kommisjonen har sagt seg positive til å få i stand en avtale. De formelle forhandlingene har ikke startet ennå, og ingen dato for forhandlinger er satt. Flere andre land er i samme situasjon som Norge, blant annet Sveits. Finansdepartementet skal holde et informasjonsmøte med næringslivsorganisasjonene i slutten av mars hvor de skal orientere om prosessen videre.

«Norske myndigheters innsats vil måles på forhandlingsresultatet,» sier seniorrådgiver i NHOs internasjonale avdeling **Knut Sørli**. «Om dette rammer vareflyten og medfører en ny handelsbarriere for norske bedrifter, er det for dårlig.» 70-80 prosent av all norsk import og eksport går til og fra EU-området. Norge bør derfor være innenfor EUs sikkerhetssone, mener NHO (se figur 2).

Direktør i for internasjonal politikk i Rederiforbundet, **Lars Almklov**, beskriver situasjonen slik: «Jeg har inntrykk av at næringslivet er avventende til AEO-systemet. Mye er uklart og det gjenstår mange detaljer. Imidlertid er det svært viktig å få på plass en bilateral avtale slik at norske bedrifter og transportører ikke møter en konkurranseulempe sammenlignet med EU-bedrifter. Det haster med å få i gang

reelle forhandlinger med EU.»

Olav Hermansen som arbeider med handelsforankling i organisasjonen NorStella, sier at det er viktig å få i stand en avtale som godskriver innsatsen til de bedriftene som i dag er pliktoppfyllende og har ordnede utførelses-, innførelses- og sikkerhetsrutiner. Han understreker at det norske AEO-regelverket bør være så lempelig som mulig, og at byråkratiet ikke må gjøre dette vanskeligere enn nødvendig. Men det spørs hvor enkelt dette kan gjøres. Kravene for AEO-systemet i EU-regi er allerede svært omfattende og bedrifter melder om at bare søknaden krever flere månedersverk. I Siemens i Tyskland brukte man mellom tre og fire måneder på å skrive søknaden. «Det er nødvendig at man så snart som mulig går ut med bred informasjon til næringslivet om at et norsk AEO-system er på trap-pene,» sier Hermansen.

Fra toppen av den byråkratiske pyramiden sier EU-kommisjonen klart fra om at retningslinjene vil endre seg underveis. De regner med at innkjøringsproblemer og mangel på praktisk erfaring vil gjøre endringer nødvendig. Det medfører nødvendigvis ytterligere arbeidsmengde for bedriftene. Problemene som vil oppstå rundt retningslinjene skyldes blant annet ulikheter i bedriftenes organisering. Foreløpig vil det samme regelverket gjelde både for store multinasjonale selskaper og for små bedrifter.

Hermansen sier det bør være mulig å lage en norsk AEO-ordning som er så enkelt at en bedrift klarer å søke uten å bruke konsulenter. Et dilemma er at det ofte er lite tollkunnskap i bedriftene. Torkhildsen i KPMG Law Advokatfirma DA tror de fleste vil hente inn ekstern hjelp. «Jeg tror også mange bedrifter vil være sent ute, og at det vil bli tidskritisk i forhold til datoen 1. juli 2009.»

Strukturmessige konsekvenser

Tross tungrodd søkeprosess, vil det være en dårlig løsning å droppe AEO-sertifisering for bedriftene.

Kostnadene for ikke-sertifiserte virksomheter vil øke da deres leveranser vil bruke lenger tid inn og ut av EU. Transportører i EU utarbeider nå forskjellige prissystemer for autoriserte og uautoriserte bedrifter. Varer fra en uautorisert bedrift vil få høyere fraktkostnader, siden disse kan forsinke forsendelsene. AEO-sertifikat vil bli et argument i forhandlinger om leveringsbetingelser mellom bedrifter. EU har også planer om å offentliggjøre navnet på ikke-sertifiserte bedrifter. Dette vil da bety problemer i forholdet til bedriftens kunder og leverandører. Omdømmet står på spill.

Samtidig skal autoriseringen effektivisere tollbehandlingen. Systemet skal virke forenklerende for seriøse bedrifter og gi dem et «kvalitetsstempel». Bedrifter som har en leveringskjede hvor de involverte er AEO-sertifiserte, vil få en mye smidigere tollklarering og de trenger heller ikke å melde inn varene sine på forhånd.

På sikt vil dette føre til kommersielle krav om AEO-autorisering, mener ekspertene. Ulempene ved å ha ikke-autoriserte handelspartnere vil legge press på bedriftene. Torkildsen fra KPMG sier vi trolig vil få en «opprensning» i næringslivet. Useriøse aktører vil ikke klare kravene og dermed falle fra. De uønskede effektene av dette kan være at det i stor grad kan gå ut over nyetablerte selskaper. Og for bedrifter som bare eksporterer varer sporadisk, kan AEO-systemet bli en lei motbakke.

Olav Hermansen i NorStella sier at regelverket også vil få konsekvenser for mange bedrifters interne organisering. I dag er det ikke uvanlig at vareforsendelser skjer litt «på hælen». Dette bunner ofte i dårlig intern kommunikasjon mellom salgs- og logistikkavdelingen. I tiden som kommer, vil bedriftene i større grad bli tvunget til å planlegge vareforsendelsene tidligere. Det er derfor viktig at informasjon om AEO-systemet når bedriftslederne, for å sikre nødvendig forankring i bedriftene, understreker han.

Det vil også komme en endring i bedriftenes muligheter for valg av transportør. Store, AEO-godkjente logistikk-selskaper vil vinne frem på bekostning av mindre selskaper. «Vi frykter for konkurransen i transportbransjen. AEO vil på godt og vondt knytte bedriftene tettere til enkelte transportør,» sier konstituert direktør i Transportbrukernes Fellesorganisasjon, **Jo Eirik Frøise**.

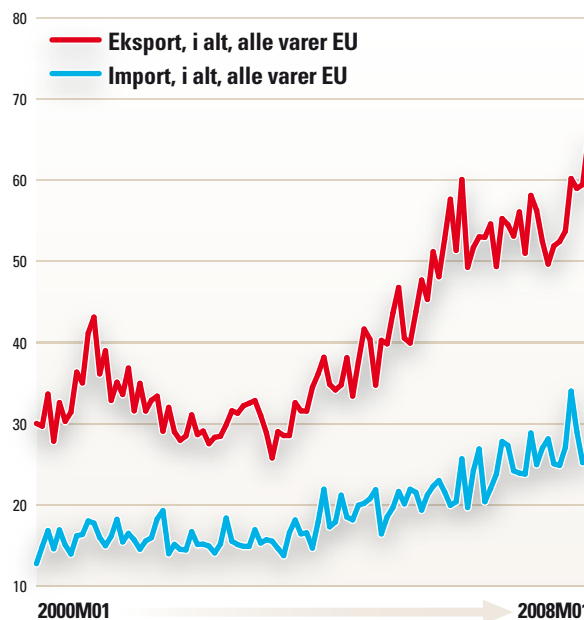
En nødvendighet?

Et verste falls scenario er forskjellige og ikke harmoniserte sikkerhetsregimer rundt om i verden. Men AEO-sertifisering er et overdimensjonert tiltak, mener Knut Sørli i NHO. Kostnadene står

EU handelen øker

Figur 2

Norsk handel med EU 2000 – 2007, i milliarder kroner.



Norges handel med EU øker, og nærmere 80 prosent av all norsk eksport går til et EU-land. EUs nye krav om en egen handels-autorisasjon vil få konsekvenser for en rekke norske bedrifter.

Kilde: SSB

ikke i forhold til utbyttet. Dette synet dominerer store deler av europeisk næringsliv. Han synes også det er prinsipielt betenkelig at et kollektivt gode som sikkerhet, kun belastes næringslivet.

Målet med AEO-systemet er å øke tollmyndighetenes muligheter til å oppdage og håndtere høyrisikoforsendelser. Systemet skal øke sikkerheten i hele leveringskjeden, fra produsent til sluttbruker. Det er terroranslagene mot New York, Madrid og London som er den direkte årsaken til det nye regelverket.

Alle bedrifter som enten eksporterer, importerer eller transporterer varer til og fra utlandet blir påvirket av AEO-systemet. Den enkelte bedrifts vurdering om det er nødvendig for dem å autoriseres, haster. På grunn av lang søknadsprosess er for sent å bestemme seg når negative effekter viser seg på kunde- og leverandørsiden. ■

Redaksjonen Mandag Morgen
 Ansvarlig journalist: **Linda Sjøstad Andreassen**
 redaksjon@mandagmorgen.no