



Tolletatet  
Juridisk divisjon  
P.b. 2103, Vika  
N – 0125 Oslo

**DSV Road AS**  
Toveien 35  
1540 Vestby  
Viken  
Norway

Telefon +47 92236973  
Direkte Tlf. +47 92236973

elin.tveiten@no.dsv.com

Att: Høringsnotat 22/32181

Deres ref:  
Høringsnotat 22/32181

Vores ref:  
Elin Tveiten

Dato:  
30. august 2023

## **Innspill til høringsnotat datert 30. mai 2023 (Del 2)**

### **Betraktninger angående de foreslåtte endringene.**

DSV Norge AS refererer til Tolletatens høringsprosess vedrørende forslaget om å fase ut den eksisterende direktekjøringsordningen og innføre digital meldeplikt og opplysningsplikt i del 2 av det nevnte forslaget.

DSV er en global aktør og blant verdens største selskaper som ønsker å medvirke til en sømløs og forutsigbar overgang for næringslivet i forbindelse med den betydelige endringen som dette initiativet innebærer. Det er vår oppfatning at dette representerer den mest betydningsfulle omveltningen i Norsk tollhistorie på over femti år.

DSV konkluderer med at innføringen av digital meldeplikt og opplysningsplikt burde ha blitt koordinert med ICS2-initiativet, da mange av de samme dokumentasjonskravene gjentar seg der. En del av det som blir presentert i høringsnotatet – del 2 er repetisjoner fra den første høringsrunden, og gir lite ny innsikt.

I den første høringsrunden fikk vi som bransje gjennomslag for en utsettelse til 1. april 2025 før direktekjøringsordningen blir fullstendig avviklet for alle typer transportør. Dette ble verdsatt av speditører og transportører. Denne tidslinjen var absolutt nødvendig for å oppnå en gjennomførbar implementering.

Overgangen til digitalisering medfører omfattende endringer for virksomheter og våre samarbeidspartnere. Tidsplanen er siden da betydelig endret fra Tolletatens side, da høringsnotatet ble utsatt i flere måneder. Dette har ført til en mangel på forutsigbarhet for spedisjons- og logistikkbransjen. De påfølgende forsinkelsene fra Tolletaten gir begrenset tid for testing. Høringsprosessen har nesten blitt forsinket med et helt år. Dette påvirker våre arbeidsprosesser og vår tilnærming til de kommende endringene.

### **Digitalisering av meldeplikt og opplysningsplikt.**

DSV Road AS har allerede startet omfattende testing av Digitoll, og våre kjøretøy er involvert i denne prosessen daglig. Fulle laster og partiutsendelser går relativt jevnt, mens det oppstår større utfordringer med stykkgoods.

På grensen har det oppstått kommunikasjonsproblemer, hvor sjåfører har vanskeligheter med språk og kanskje ikke følger instruksjoner. Man har tilfeller der sjåfører hevder at de har fulgt riktig prosedyre ved å presentere eksportpapirer og indikere en Digitoll-forsendelse, men tollmyndighetene finner ikke korrespondansen og avviser sjåføren. Dette resulterer i at sjåføren kontakter ansvarlig befrakter- og eller kontaktperson hos DSV. Når da personell fra DSV tar kontakt med tollmyndighetene, klarer de å finne saken, og vi må instruere sjåføren om å returnere til tollstasjonen og dette forbruker verdifull tid.

- Det er uklart om feilen ligger hos tollmyndighetene eller sjåføren.

DSV foreslo tidlig, som en del av ressursgruppen at Tolletaten burde utvikle en applikasjon der sjåførene selv kan registrere seg med bilnummer og navn dersom det fremdeles er nødvendig. De kan da få en referanse til manifestet fra tollfunksjonæren og selv melde seg inn.

- Dette ville ha løst en del av de nevnte utfordringene.

Erfaringen vår indikerer at det er manglende kompetanse hos Tolletaten når det gjelder Digitoll.

- Enkelte tjenestemenn har gitt uttrykk for at de ikke har fått tilstrekkelig opplæring.
- Testperioden er tidkrevende.
- Til tider er det ingen tilgjengelig for å besvare spørsmål om Digitoll ved grenseovergangene.

DSV mener at når etaten forsinket deres prosesser, bør også tidsplanene forlenges tilsvarende. I forrige høringsrunde fremmet vi at bransjen trenger to år fra det tidspunktet hvor alt er klart med høringsarbeidet og lignende.

For sendinger som benyttes til og fra Sverige, burde det være mulig å fullføre prosessen digitalt. DSV har imidlertid opplevd at den angitte tidsvindu for ETA (Estimert Tidspunkt for Ankomst) på 2 timer er for kort. Tollen krever fysiske kopier dersom ETA blir litt forsinket. DSV forstår ikke hvorfor eksporten må presenteres manuelt når det gjelder direktefortollinger.

- For eksempel holder det at MRN-nummeret er angitt på Tvinn-dokumentet.
- I Digitoll er MRN-nummeret tilgjengelig i manifestet.

Opprinnelig skulle innføringen av digital meldeplikt og opplysningsplikt inkludere sjåførens navn og fødselsnummer. Nå har man gått bort fra kravet om fødselsnummer, noe som DSV er tilfredse med. Imidlertid lurer vi på hensikten med å kreve sjåførens navn.

- Er det ikke tilstrekkelig å vite hvilken transportør som er involvert?

Sjåførens navn blir for tiden ikke verifisert. Videre ser vi ikke en direkte sikkerhetsvurdering basert kun på navn som nødvendig eller tilstrekkelig.

Hensyn til tidslinjen må også tas med hensyn til ETA, en periode på to timer er altfor knapp. DSV mener at det bør være en minimumstid på 8 timer. Forsinkelser i trafikken og andre uforutsette hendelse som kan påvirke kjøre og hviletider skjer til stadighet og det må vi ta høyde for. Dette er også ønsket fra tollbetjentene på grenseovergangene.

Manifestene i Digitoll bør være lengre oppe enn 24 timer, det bør stå i sammenheng med at man kan sende inn fortollinger 5 dager før transportmiddelets ankomst Norsk grense.

Implementeringen av det nye API-et vil kreve ny programvareutvikling. Leverandørene av systemer vil trenge tid til å teste og installere tollprogramvaren for Digitoll, men det er for lite detaljer tilgjengelig for at programvareleverandørene kan påta seg dette arbeidet. Transportdata må integreres, og dette er en oppgave for en annen gruppe systemleverandører.

Nye brukere som ønsker å starte testing har blitt informert om at dette ikke vil være mulig før det nye API-et er klart, og dette vil først skje i oktober. Ut fra det DSV har blitt fortalt, er det kun er to ansatte ved Svinesund som har ansvaret for Digitoll-prosjektet. Etaten må tilføre tilstrekkelige ressurser for å muliggjøre testing og implementering av Digitoll for flere aktører.

- Det nye API-et indikerer heller ikke hvem som har ansvar for masteren.

Tolletaten argumenterer for at bransjen har to år til rådighet for testing og implementering. Denne påstanden stemmer ikke. De løsningene som ble lovet i denne høringsrunden, forventes ikke å bli tilgjengelige før 2024. Dette betyr at bransjen ikke får nødvendig tid til å tilpasse oss før det påfølgende året. Dette gir mindre enn ett år til testing slik at den planlagte fremdriften virker ulogisk. Videre må denne koordineres med internasjonale partnere. Bransjen har i prinsippet kun tre måneder til å teste hvordan en fullt implementert Digitoll-løsning vil fungere i praksis.

DSV er en global aktør, og store endringer som dette krever tid for implementering. DSV har i ly av fokus på bærekraft og i samarbeid med sine kunder økt bruken av tog løsninger og har betydelige volumer på togtransport. DSV ønsker å ta et miljøansvar, og dette er et sentralt fokusområde for selskapet vårt og er av den oppfatning at tidslinjen er altfor knapp når det gjelder testing av tog løsningen. Å vente til sommeren 2024 er for lenge når det gjelder implementering av tog løsninger og vognsett.

DSV vil oppleve reduksjon i veitransport til fordel for tog løsningen, og vil tape volum når vi velger tog løsningen i stedet for veitransport.

I den tidligere høringsrunden var vi klare på at bransjen trenger to år fra datoen da en detaljert og klar gjennomføringsplan er tilgjengelig og når Tolletatens høringsprosess er fullført. Videre mangler vi informasjon om hvordan håndtering av tollager med båt og fly vil fungere.

- Her trenger bransjen en fremdriftsplan fra etaten, spesielt med hensyn til forseglinger på tollagergods.

Vi mener at det må være mulig for autorisert mottaker å fjerne forseglinger. Videre har det ikke blitt gitt noen klargjøring når det gjelder avslutning av transitteringer, med unntak av ved grenseovergangene.

Våre bekymringer inkluderer også en potensiell økning i ulovlig import. I dag rapporterer man manko og overtallig før fortolling. Ved overgang til Digitoll vil transportører og speditører ikke ha tilgang til denne kontrollen. Mottakeren av varene må da informere DSV om eventuelle avvik. Høringsnotatets sider 25, 26 og 27 krever registrering av avvik og annen relevant informasjon i NCTS, også etter at transitteringen er avsluttet på grensen.

- Spørsmålet oppstår om hvordan vi kan registrere informasjon i NCTS når saken er avsluttet?

## Avsluttende betraktninger

Det savnes en analyse av de samfunnsøkonomiske og miljømessige konsekvensene av denne endringen. Det er ubestridelig at denne implementeringen vil påføre næringslivet enorme kostnader. Endringer i arbeidstider til 24/7 vil innebære betydelige utgifter for vår sektor. Dette vil spesielt gjelde i helgene og kveldene.

DSV ser for seg at dette vil bli økonomisk gunstig først når vi koordinerer oss med EU, samt når miljøaspektet blir mer fremtredende. Etaten må også utvikle nød prosedyrer, og- eller løsninger når direktekjøringsordningen fjernes fullstendig i april 2025. Etter dette vil kun prosedyrer for fri disposisjon og tollager være aktuelle.

Dette vil skape utfordringer når mange av våre europeiske samarbeidspartnere ikke er like digitaliserte som Norge. Vi har ikke funnet noe i notatet som tar for seg tiltak mot digitale angrep og hacking. Det må være rom for nød prosedyrer.

Fotnotene fra høringen er ikke inkludert i notatet, men vi ber om tilgang til dem.

- Et eksempel finnes i tabell **5.6.2**.

Her påpekes det at transportøren skal ha oversikt over frakttavtaler. Dette er imidlertid ikke tilfellet, spesielt hvis Incoterms som DDP brukes, hvor transportøren ikke nødvendigvis er kjent med fraktkostnadene. Dette er en avtale mellom selger og kjøper.

Videre står det i opplysningselementene under transport at det skal oppgis kontainere og/eller registreringsnummer for henger.

- Hva med løse traller?

På side **32** i høringsnotatet nevnes det at etaten ikke utvikler et grensesnitt da vil dette anses som "tungvint" for brukerne. Konkurransen og testutfordringer blir påpekt, samt en løsning for de med enkeltsendinger. DSV er av den oppfatning at det er essensielt at etaten etablerer et nettgrensesnitt.

- DSV er av den oppfattelse at det ikke er opp til etaten å vurdere hva som er tungvint eller ikke for næringslivet og samfunnet som helhet.

Som tidligere nevnt, har DSV allerede begynt å iverksette Digitoll for full last og partier. Vi vil fortsette å arbeide målrettet for å møte endringer og krav som oppstår.

Imidlertid bør fullstendig avvikling utsettes. En rimelig frist ville være minst ett år fra det tidspunkt Tolletaten har ferdigstilt kartleggingen og høringsprosessen, og helst halvannet til to år.

Det er ikke forsvarlig å pålegge slike omfattende endringer uten først å beskrive hva endringene vil innebære i praksis. Først da vil bransjen kunne arbeide med fullverdig tilpasning av datasystemer, rutiner og bemanning.

Med venlig hilsen  
DSV Road AS

Elin  
Senior Manager, Road Norway