



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

Deltagere:

PostNord	Erling Thuland
DHL	Kate Burhol
Bring	Marte Gro Hansen
ColorLine	Monica Jensen
DB Schenker	-
Logent	Remi Deflon
Bama	Wiggo Grøndalen
Unil	Nina Stokke
DSV	Erling Tveiten
Bertel O Steen	-
Tolletaten	Øyvind Hafsøe Marianne Riise Kristin Breiland Anders Gautestad Jakobsen Elisabeth Sanneland

Kontaktinformasjon Tolletaten: brukerdiallog@toll.no

Agenda

TID	TEMA
0900-0930	Oppfølging fra forrige møte
0930-1100	Melde/opplysning og deklarasjon Ansvarlig for innrapportering av data Diskusjon
1100-1115	Pause
1115-1200	Dataelementer / Oppfølgingspunkt
1200-1300	Lunsj
1300-1445	Utfordringer knyttet til utfasing av dagens direktekjøringsordning Behovet for overgangsordninger Innspill og diskusjon Innspill fra PostNord, Bama, DHL
1445-1500	Tema for neste møte - Innspill / diskusjon

1. Oppfølging fra forrige møte

Dataelementer: Spm fra forrige gang om ev krav til innhenting av informasjon om reiseruter. Tolletaten informerte om at det pr i dag ikke vil bli stilt krav til eller innhentet informasjon knyttet til reiseruter.

Eksport fra EU: På grunn av grensetollavtalen med EU må norske tollsteder på vei håndtere eksportdeklarasjoner og bekrefte utførsel for all transport inn i Norge fra et EU-land. Pr i dag kan det ikke utveksles data med TullDataSystemet (TDS) i Sverige eller ExportControlSystem (ECS) i EU. I alle tilfeller der eksporten *ikke er klarert før ankomst* til norsk tollsted, må den derfor håndteres manuelt.

Spm om hvordan og når digitale løsninger kan være på plass for håndtering av EU eksporter.



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

Det pågår et arbeid mellom Norge og Sverige med henblikk på fastsetting av mål bilde for en fremtidig digital grense. Det gjøres her også en vurdering av eventuelle hindringer i lovgivningen i begge land.

Dagens TDS og ECS skal erstattes av et nytt AES (Automated Export System). I henhold til foreløpig tidsplan i Sverige skal dette skje innen utgangen av 2024. Endring kan skje, siden EUs implementeringsplan [MASP](#) etter planen skal revideres i desember 2022.

Det ble diskutert manuelle løsninger for håndtering av eksporter. Tema tas også opp i et senere møte.

Det er planer om å etablere et «smart border» prosjekt i regi av EU, for håndtering av en automatisert grensepassering. Beslutning tas i løpet av 2022.

2. Melde- og opplysningsplikt og deklarasjonsplikt



Ulike tema til disse spørsmålene ble diskutert, med mulighet til å komme med innspill til pågående forskriftsarbeid.

Ny lov om inn- og utførsel av varer (vareførselsloven) og ny lov om tollavgift (tollavgiftsloven) er vedtatt av Stortinget. Ikrafttredelse er ikke besluttet, men pt planlagt til 1. januar 2023.

Det vurderes innføring av begrepet tollrepresentant. Etter planen vil enkelte endringer bli foreslått i prop. 1 til høsten. Spm ved om man på forhånd må dokumentere fullmaktsforhold, slik kravet er i EU. Tolletaten vil etter planen ikke stille slike formkrav nå.

Forskrifter til begge lover er på høring med høringsfrist 13. juni. Tolletaten arbeider i disse dager med en ny forskriftshøring. Etter planen skal forslag sendes på høring før sommeren. Sistnevnte forskriftsendringer er nødvendig for å regulere blant annet:

- Digitalisert melde- og opplysningsplikt
- Utfasing av direktekjøringsordning
- Tollager

Ansvar for oppfylging av melde- og opplysningsplikten

Etter loven påhviler denne plikten «fører av transportmiddel», men kan utføres av andre på førers vegne. Spm om hvem som bør ha ansvaret for informasjon skal sendes inn digitalt før/ved ankomst (opplysningsplikten). Forholdet mellom transportør og fører ble diskutert. Det ble foreslått å vurdere om fraktfører bør ha et ansvar. Innspill fra diskusjonen:



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

- Det ble stilt spørsmål ved om vi kan innhente opplysninger om føreren. Det er en kjempeutfordring å levere opplysningene – språkutfordringer osv. Ønske om et felles europeisk register i regi av EU.
- Forslag om bruk av fraktfører (den som er erstatningsansvarlig etter f.eks. veifraktloven) – et litt videre begrep – kan være fraktfører uten å være transportør. Det er fraktfører som har den digitale informasjonen om varene på bilen. Hvordan kan fraktfører vite at andre speditører har lagt inn meldinger om varer på deres biler. Hele bilen kan bli stoppet pga. feil ved opplysninger som er lagt inn av noen andre enn fraktfører. Ikke mulig at fraktfører kan se all informasjon om alle varer på bilen. Konsekvensen av dette kan bli at speditører ikke ønsker andre speditørers gods på sin bil.
- Har ingen praktisk betydning at det står i loven at det er sjåføren som er ansvarlig for det er i praksis fraktfører.

Førers ansvar

Fører har ofte ikke mulighet til fysisk å kontrollere hva som befinner seg på kjøretøyet. Bør det vurderes en ansvarsbegrensning?

- Førers reelle muligheter for ansvar i melde- og opplysningsplikten
- Hva bør og/eller kan være transportørens ansvar?
- Representantens ansvar (speditør, transportør)
- Hvem har ansvaret for at avgitte opplysninger er korrekte?
- Behov for at utenlandske virksomheter leverer opplysninger?

Flere aktører innrapporterer informasjon på samme transport

Det vil bli lagt til rette for innrapportering av informasjon fra flere aktører på samme transport. Hvem skal ha hovedansvaret for «transporten» der flere innrapporterer data på de ulike forsendelsene? Fra diskusjonsrunde:

- I dag – ankomstmeldinger – andre speditører som har gods på bilen forteller selv. I fremtiden - kommer ikke til å ta inn andres gods på sine biler.
- Vareeier vet ikke nødvendigvis hva som er på vei.

Deklarering

Det kan for enkelte være en utfordring å få inn tilstrekkelig informasjon til å avgi en deklarasjon for fri disponering før/ved grensepassering. Det ble reist spm ved om det var mulig å vurdere en ordning med «foreløpig» deklarasjon der kravet til informasjon er mindre enn deklarasjon som avgis for fri disponering. Det gis slik mulighet i EU, men med krav om tillatelse.

Problemstillinger rundt deklareringsplikten bør tas opp til diskusjon i senere møte.

Gjenbruk av opplysninger fra deklarasjoner/melde- og opplysningsplikten

Opplysningene påhviler etter loven ulike pliktsubjekter – hhv. deklarasjonspliktig og fører. Hvor kommer opplysningene fra når de hentes inn digitalt? Behov for vurdering av



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

opplysninger i fraktdokumentasjon/CMR (transportør/fører) vs deklarasjon (deklarasjonspliktig). I dag gjøres denne vurderingen dels basert på papirdokumentasjon.

- Hvordan stiller dette seg i en digital verden?
- Vil opplysningene i mange tilfeller avgis av den samme aktøren (eks. speditøren)?

Diskusjonsrunde:

- Opplysningene kommer fra de samme systemene.
- Dette kommer det til å bli bråk i bransjen om, konkurransevridning.

3. utfordringer knyttet til utfasing av direktekjøringsordningen

En digital løsning forutsetter og det legges til grunn i ny lovgivning at alle varer må underlegges en tollprosedyre før/ved grensepassering. En konsekvens av dette er at dagens direktekjøringsordning ikke kan benyttes i fremtiden (er pt en tillatelse under dagens tollagerregime).

Det ble diskutert hvordan en utfasing kan gjennomføres på en god måte. Det kan være behov for overgangsordninger.

Flere fremholder iverksetting fra 1.1.23 er problematisk og mener det er behov for overgangsordninger:

- for lite tid til å gjøre nødvendige endringer i egen organisasjon mht både rutineendringer og endringer i systemer
- håndtering av transporter/data før/ved ankomst forutsetter etablering av vaktordning 24/7, vil miste folk, vil kreve nyrekruttering, tar tid å på få plass
- datakvalitet er for dårlig/informasjon mangler for avgivelse av fullstendige deklarasjoner før/ved ankomst
- ser for seg en løsning hvor det åpnes opp for midlertidig deklarasjon som kan fullføres senest 7 dager etter ankomst. Er det viktig for Tolletaten å vite 100% detaljer om varene – ferdig deklarasjon – til å «frigi» varene?
- frigivelse av vare bør baseres på en risikovurdering, ikke fullført deklarasjon.
- Nødvendig: Testing og utvikling av løsninger 1-1 ½ år.
- Fullintegrasjon – minimum API

Tre aktører ble invitert til presentasjon rundt temaene:

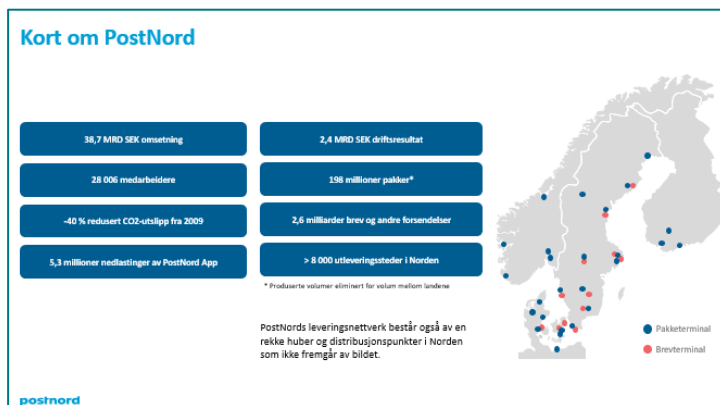
1. Hvilke endringer må bedriften gjøre for å få på plass løsninger tilpasset nytt regelverk?
2. Hvilke prosesser legger dere opp til for å få dette til?
3. Hvilke prosedyrer vil dere velge ved grensepassering?
4. Hva kan Tolletaten bidra med i denne sammenhengen?

3a. Innspill

Presentasjon ved PostNord/Erling Thuland



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022



Hvilke endringer må bedriften gjøre?

EDI

- Sendes per i dag når t-dok startes.
- Kvalitet på EDI ikke tilfredsstillende selv med NCTS 5.0 krav

Bemanning

- Hovedsakelig dagbemanning
- Direktekjøringsordningen gjør det lettere å håndtere svingninger i volumer.
- Må over på skiftordning
- Må oppbemanne
- Dette vil drive kostnadene opp

Infrastruktur

- Har pr i dag 2 tollagre med ca 50 m2
- Løsning må sikre at minst mulig gods må legges inn på tollager
- Hvis løsningen krever utstrakt bruk av tollager vil det kreve store investeringer.

Produksjon

- de fleste av våre biler er en miks av t-dok, direktefortollet (av oss og andre speditører)
- Gods lastet kontinuerlig på bil etter hvert som de eksportdeklarerer. Vil kreve en endring og større lagringsplass på eksport gateway.

Prisjustering

Hvilke prosesser legger dere opp til for å få dette til

EDI

- EDI må overføres når eksport er klar, ikke ved t-dok som i dag.
- Kvalitet må jobbes ytterligere med.

Bemanning

- Skaffe oss en oversikt over hvem som ønsker å bli med videre med 2/3 skiftordning.
- Bemanning må opp estimert 30%
- Opplæring av nye stillinger og erstatningstillinger.

Infrastruktur

- Ikke mulig å oppskalere tollagrene våre noe nevneverdige på kort/mellomlang sikt
- Utvide muligheten for kortidslagring på avgående gateway



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

Produksjon

- PN NO må godkjenne gods for lasting i utlandet
- Importfortolling må være gjort før lasting kan skje

Prisjustering

- Vi vil få økte kostnader samt lavere produktivitet som må bli belastet kunde.

Hva gjør vi

Allerede påstartet oppgaver:

- Informert våre agenter og påstartet arbeid med EDI løsninger
- Gap analyse av EDI kvalitet og EDI krav

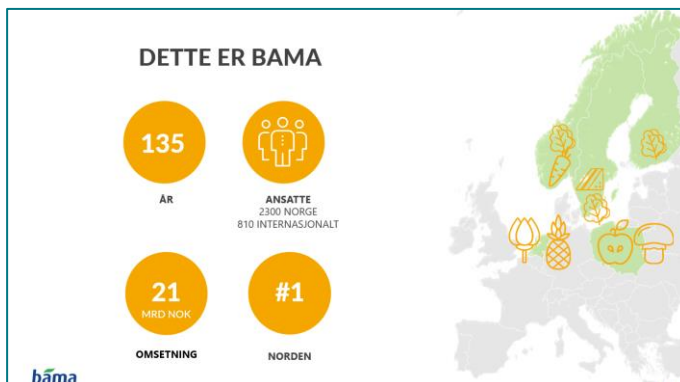
01.01.2023

- Begynne med det som allerede i dag direktefortolles

xx.xx.2023

- DPD gods
- Postnord DK
- Postnord SE

Presentasjon ved Bama/Wiggo Grøndalen



Hvilken prosedyre vil dere velge ved grensepassering?

- I dag går ca. 80 % til tollager og 20 % direkte til kunde
- Mulig dette blir fordelingen også etter ny ordning, men da må 20 % fortolles fullstendig på grensa siden direktekjøring utgår.
- Vil det være lurt å behandle alt likt i forhold til å gjøre det enklere for transportører?
- Vil det være forskjellig grad av informasjon tollvesenet krever før grensepassering ved full fortolling og ved kjøring til tollager?

Hvilke endringer må bedriften gjøre for å få på plass løsninger tilpasset nytt regelverk?

- Siden vi kjøper varene selv vet vi alltid hva som er på bil, og vi får bil/hengernummer av transportør. Per nå har vi ingen informasjon om sjåfør/sjåførere.
- Hva med flere sjåførere på bil? Hvorfor kun melde inn den som sitter ved rattet?



Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

- Mangler sertifikater (opprinnelsesbevis og plantehelse). Vi får vi i dag en stor del av sertifikater i forkant, men ikke alle. Er dette noe vi må ha sendt inn til tollvesenet i forkant av grensepassering? Originaler er som regel med i bil.
- Hovedsakelig krysser våre biler grensa på natt. Vil vi trenger nattjobbing og hvor mange problemer vil nattvakt kunne løse da resten av verden sover?

Hvilke prosesser legger dere opp til for å få dette til?

- Når det gjelder sjåførinformasjon regner med at dette vil gjelde svært mange, og vil da tro tollvesenet eller systemleverandører finner løsninger med webportaler , app, e.l.
- Stramme opp interne rutiner
- Kreve tolldokumenter og sertifikater fra leverandører på mail ved avgang

Hva kan Tolletaten bidra med i denne sammenhengen?

- Tidligst mulig komme med sine krav så programutviklere har mulighet til å lage systemer, og vi slippe manuell jobb i tollavdelingen
- Informere internasjonalt. Er så godt som ikke norske transportører igjen, og de norske bruker som hovedregel utenlandske underleverandører. Viktig at flere mulig får med seg endringen i forkant og endrer sine rutiner.
- Ikke stoppe biler for «bagateller». La bil kjøre og så kan mindre problemer løses i etterkant. Vi har ferskvarer med små marginer for videre transport

Presentasjon ved DHL/Kate Burhol





Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

Tollprosedyre

DHL

Prosedyre ved grensepassering

Innførselsprosedyrer

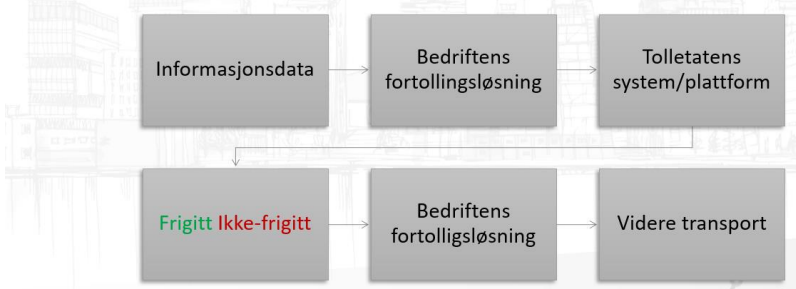
- Direktefortolling
- Direktefortolling med transittering
- **Kun transittering**
- Fysisk tollager og direktekjøring (godsregistrering)
- Foreløpig deklarasjon
- Midlertidig innførsel/gjeninnførsel

Prosedyre ved grensepassering

- Kun transittering
 - Dedikerte biler i eget nettverk
 - Kun stykkgoods (mange avsendere, mange importører)
 - Faste ankomststeder for lossing og sortering
 - Legges på tollager eller direktekjøres
 - Videre distribusjon

Fortollingsprosess

Oversikt fortollingsprosess



Forslag og innspill

Forslag til fortollingsprosess





Ressursgruppemøte 2 // 6. april 2022

Forslag og innspill

Hvordan kan Tolletaten fasilitere en smidig varestrøm?

▼ Grensepassering

- Melde- og fremleggelsesplikten
- Risikovurdering
- Avklart status og frigivelse basert på innsendt data (grønn/rød)
- Åpne for midlertidig deklarasjon som fullføres etter ankomst
- Frigivelse av vare bør baseres på en risikovurdering, ikke fullført deklarasjon

▼ Fortollingsprosess

- Erstatt TVINN – ett system som tar imot alle meldinger
 - Melde- og fremleggelsesplikten
 - Manifest
 - ICS2
 - Deklarasjoner
- Tillate at det sendes inn midlertidig deklarasjon kontinuerlig med minimumsdata/felter
- Data mottatt gjenbrukes til ulike formål

▼ Nødvendigheter

- Systemene må være på plass
- TVINN kapasitet
- Testing og utvikling (1-1½ år)
- Fullintegrasjon – minimum API og ikke avhengig av mennesker (tid, kostnader, ressurser)
- Ikke undervurdere mengden gods og varestrømmen
- Helhetlig bilde som støtter alle endringer i Tolletaten

- I dag direktekjøres rundt 96 % av godset.
- Usikkerhet mht hvilken prosedyre som bør brukes ved grensepasering, ønsker helst å bruke fri disponering. Kommer til å bruke mye transittering. Ikke noe alternativ å legge varer inn på lager, med mindre det er snakk om varer med uavklart status (restriksjonsbelagte varer mv).
- Vi er vant til å ha 10 dager på fortolling. Vi må tenke annerledes for å endre dette. Backloggen vi i dag har etter ankomst må håndteres før ankomst
- Vi vil få store utfordringer om vi ikke åpner for en midlertidig deklarasjon i en overgangsperiode
- Vi må få på plass gode rutiner og gode systemer, tar tid. Anslått at testing og utvikling av datasystemer tar ett til halvannet år.
- Stilte spørsmål ved om det er viktig med fortolling før frigivelse?
- Kan fastsetting av det fiskale utsettes til etter grensepassering?

4. Tema for neste møte

Forslag i møtet:

- En presentasjon av hvordan et digitalt løp fungerer i EU og UCC regelverket v/Colorline
- Håndtering av eksport fra EU
- Hvordan håndteres manko/overtallig gods. Avvik oppdages først ved lossing.

Alle ble bedt om å melde tilbake forslag til tema for neste møte som er 4. mai.

Referent ved Tolletaten / Marianne Riise