

Tolletaten  
Juridisk divisjon  
Postboks 2103 Vika  
0125 Oslo

20.04.2024

## **Innspill til høringsnotat datert 01.02.2024 (del 4) Digitoll-Referanse 23/43951**

### **Refleksjoner om foreslåtte endringer i vareførselsforskriften**

DSV, en global aktør og et av verdens største selskaper, ønsker å bidra til en sømløs og forutsigbar overgang i næringslivet i lys av den betydelige endringen som dette initiativet innebærer. Vi anser dette som den mest betydningsfulle omveltningen i norsk tollhistorie på over femti år. I denne høringen foreslås endringer knyttet til ny tollagerordning, midlertidig tollager, unntaksordning og melde- og opplysningsplikten.

### **Prosess**

DSV har over de siste to årene investert betydelige ressurser og tid i samarbeid med Tolletaten. Det har vært en konstruktiv dialog, noe vi setter stor pris på. Vi har aktivt deltatt i ressursmøter og andre relevante fora hvor Digitoll har vært et tema. Videre har vi dedikert betydelig tid og ressurser til å teste de nye løsningene. Vår oppfatning er at et tett og godt samarbeid med bransjen er avgjørende for vellykket gjennomføring av denne reformen.

Vi registrerer at Tolletaten omtaler Digitoll som en suksess noe vi er sterkt uenig i når vi ser omfanget av bruken av løsningen.

### **Samarbeid**

Vår frustrasjon det siste halvåret, spesielt, har vært knyttet til Tolletatens tilsynelatende manglende evne til å anerkjenne de vesentlige utfordringene vi har fremmet. Det synes fortsatt som om de ikke fullt ut forstår bransjens operative realiteter, og våre innspill har ikke blitt tilstrekkelig vurdert. Det ser ut til å være et ensidig fokus på eksisterende fungerende prosesser, med lite oppmerksomhet på de større problemområdene som ikke fungerer tilfredsstillende.

Vi erkjenner at oppfyllelsen av deklarasjonsplikten før ankomst, i motsetning til etter ankomst, krever betydelige tilpasninger i våre systemer og i forhold til våre partnerland. Dette vil nødvendigvis gjøre utvikling av våre operative systemer, noe som tar tid. Det er en utfordrende prosess for oss, spesielt gitt Tolletatens manglende tilgjengelighet av egne digitale løsninger for deklarerer på ulike transportformer. Det er nærmest umulig for vår bransje å tilpasse seg endringene før et helhetlig bilde av implementeringen er klart. DSVs oppfatning er at det fortsatt mangler forståelse for hvordan dette vil påvirke vår bransje i sin helhet. Videre er det uklare knyttet til regelverket, og de påfølgende forsinkelsene fra Tolletaten har negativ innvirkning på våre arbeidsprosesser og tilnærming til de forestående endringene. Siden det ikke finnes en digital løsning for alle transportformer, vil dette resultere i en betydelig mer manuell tilnærming enn det som opprinnelig var forventet.

## Den digitale melde- og opplysningsplikten

DSV s erfaring etter å ha benyttet Digitoll på landeveien for biler viser en relativt god funksjonalitet. Vi har opplevd få utfordringer når all nødvendig informasjon er korrekt registrert på forhånd. Imidlertid undrer vi oss over fortsatt krav om at sjåførene må bære med seg store mengder papirer i bilen, til tross for at informasjonen allerede er sendt inn digitalt på forhånd. Vi mener det bør være en forutsetning at dokumentene lastes opp i digital form.MO

Vi ønsker å påpeke følgende:

Kameraløsningen fungerer dårlig. Selv med dagens lave volum så er det fortsatt uklart for sjåfører om de får rødt eller grønt dersom de ligger en annen bil for nærme enten foran eller bak. Dette problemer blir jo bare større og større jo flere biler som kjører Digitoll. Dette fordi de ikke har noen bom, så bilene bare kjører på.

Den digitale løsningen for MO virker også veldig dårlig med at det skal gjennom maskinporten og andre parter. Det skjer stadig at de 3 forskjellige delene (transport, master og house) ikke kobler seg sammen selv om alt har kommet frem til tollene med korrekte referanser. Det har også vært flere situasjoner med store tregheter eller full stopp. Per i dag ingen nødløsninger her, noe som medfører masse ekstra manuell jobb både for oss og tollere på grensen.

Uklarheten knyttet til ansvarsfordelingen mellom partene er et annet bekymringsfullt aspekt. Dette har blitt tatt opp med Tolletaten i tidligere høringer, og det er av stor betydning for næringslivet at dette kommer tydeligere frem. Det faktum at sjåførene har ansvar for lasten på transportmiddelet, til tross for manglende mulighet til å kontrollere lasten, er et punkt som bør adresseres særlig nå som større moderniseringer blir gjennomført. Dette burde vært avklart på forhånd av implementeringen av Digitoll, ikke etterpå.

Når det gjelder melde- og opplysningsplikten for luftfartøy, jernbane og båt, så er prosedyrene for håndtering ikke klargjort. Dette betyr at vi ikke har mulighet til å teste ut og ta i bruk disse transportformene, som mange i bransjen benytter seg av. Det har blitt innført løsninger uten at prosedyrene er kartlagt, både for luftfart og jernbane, uten tilstrekkelig forståelse for hvordan disse transportformene fungerer.

DSV har gjentatte ganger presset Tolletaten for å akselerere implementeringen av Digitoll for aktørene som opererer innen jernbane og luftfart. Utfordringen ligger i mangelen på klare systemer og løsninger som kan håndtere Digitoll-systemet. Disse forsinkelsene påvirker våre arbeidsprosesser negativt, og vi begynner å få knapp tid med mindre enn ett år igjen til 1. april 2025. Vi har også ikke kunnet planlegge hvordan vi skal tilpasse bemanningen i forhold til endringer i arbeidstidene, da kun en liten andel av all import faktisk benytter seg av Digitoll-løsningen.

Det faktum at det kun er omtrent 80 sendinger per dag som går gjennom Digitoll-løsningen totalt, indikerer den lave graden av testing som har blitt gjennomført. DSV er en av de aktørene som har tatt i bruk løsningen for biltransport og har derfor også vært involvert i å identifisere og adressere tidlige utfordringer, også kjent som "barnesykdommer". Imidlertid rapporterer flere aktører i bransjen nå at de avviker testingen av Digitoll på grunn av kompleksitet, forsinkelser og økte kostnader. Det er også en manglende tilrettelegging for samlastning, noe som gjør det utfordrende for en del aktører å ta i bruk systemet. Dette er svært uheldig for alle involverte parter, da det hindrer en grundig forståelse av hvilke ressurser som er nødvendige ved grenseoverganger, både fra Tolletatens side og internt i bedriftene.

Mens løsningen fungerer bra for fullast og partilast på biltransport, er det tydelig at det er betydelige utfordringer som må løses før Digitoll kan implementeres effektivt på andre transportformer.

### **Avvikshåndtering**

Ved fjerning av ordningen med direkte kjøring vil det være nødvendig med en forenklet prosess for å melde avvik. DSV er bekymret for at en del avvik som i dag rapporteres, ikke vil bli håndtert like grundig i fremtiden. Dette skyldes at avvik ofte rapporteres før fortolling, noe som gir transportørene større kontroll. Med fjerning av direktekjøringsordningen vil transportørene være avhengige av at vareeierne gir beskjed om avvik som manko og overtallighet. Fremover vil det være en økende bruk av prosedyre fri disponering, hvor varene fortolles før grensen og direkte leveres til vareeieren. Hvordan man skal håndtere kjøretøy som ankommer grensen uten tilstrekkelig dokumentasjon, uten at det fører til kø og kaos, er en utfordring som må løses. Bransjen forstår behovet for å avvikle direktekjøringsordningen, men det er viktig å etablere smidige og effektive løsninger. Det er ingen direkte sammenheng mellom avviklingen av direktekjøringsordningen og digital innmelding før fortolling.

Den nåværende praksisen har gjort det mulig å håndtere avvik i etterkant, noe som har vært gunstig for bransjen med tanke på arbeidstidsordninger, i forhold til natt- og helgearbeid. Det er nødvendig med kompetanse for å løse oppståtte problemer, både fra bransjens og Tolletatens side. Vi er også bekymret for at kvaliteten på deklarasjonsarbeidet vil lide på grunn av tidspress, da alt må skje raskere. Det er begrenset med kompetanse innen fortolling i markedet, og dette blir ikke enklere med skiftarbeid. Det kan bli nødvendig med flere ansatte. De foreslåtte løsningene for avvikshåndtering oppleves som tungvinte og vil sannsynligvis bli lite benyttet.

### **Midlertidig tollager**

Forslaget som foreligger i høringen, inneholder et altfor omfattende krav til datasett, og det vil ikke fungere som et effektivt system for avvikshåndtering. Dersom man allerede har all den nødvendige informasjonen, inkludert vare verdien, kan man vanligvis benytte seg av fortolling på forhånd. Vi trenger en løsning som sikrer at varene ikke blir stående ved grensen på grunn av manglende dokumentasjon i bilens forsendelse. DSV mener også at en løsning der en toller skal avgjøre om man får lov til å kjøre til nærmeste vare mottaker og

vente der til fortollingen er utført, representerer et tilbake steg. Dette vil være avhengig av individuelle vurderinger og bør unngås. Dagens løsning, hvor avvik meldes, bygger i stor grad på tillit. Det er i alles interesse å handle korrekt og rapportere avvik ved behov. Hvorfor kan man ikke legge varene som mangler dokumentasjon direkte inn på et tollager uten å måtte lage en midlertidig deklarasjon? Tolletaten har muligheten til å inspisere varene dersom de ønsker det.

Vi oppfatter forslaget til endringer i høringen som et uttrykk for manglende tillit til bransjen. Det kan være flere årsaker til at varene må inn på et tollager, men det står ingenting om hvordan andre regelverkseiere planlegger å håndtere dette når Digitoll implementeres fullt ut. DSV har kommunisert med flere av disse aktørene, og for mange er Digitoll fremdeles ukjent. Vi tror heller ikke at løsningen med Tollager E vil bli mye brukt, da den ikke representerer en fullverdig løsning for bransjen og er dessuten kostnadsdrivende. Det vil være behov for unntaksordninger og nød prosedyrer der utenlandske aktører ikke kan oppfylle MO-plikten uten samarbeid med en norsk aktør. Tillatelse for autoriserte mottakere til å bryte tollseglet er en positiv løsning både for Tolletaten og bransjen. Det vil forenkle prosessene for begge parter. DSV støtter også forslaget om å avslutte transitterings dokument mot et godsnummer og legge varer inn på tollager. I transitteringen er det nok informasjon om hvilke varer det er Vekt, kolli, mottaker og avsender. HS koder og en beskrivelse av varene.

Varene blir liggende på tollager til fortolling foreligger. Tolletaten kan komme og sjekke godset dersom det er ønskelig.

### **Gebyrer ved avviksretting**

DSV er nysgjerrige på hvilken praksis Tolletaten har planer om å følge når det gjelder korrigerende av feil og endringer på deklarasjonsnivå i fremtiden. For øyeblikket er det variasjon i praksis; noen mottar bøter for samme feil, mens andre ikke gjør det. Vi mener at det bør lønne seg å være ærlig og rapportere feil når de oppdages. Selv om feilen kan være utilsiktet, bør det være mulig å rette den opp uten at det medfører bøter. Skatteetaten har allerede innført en slik ordning der man kan sende inn endringsmeldinger uten bøter.

Vi er interesserte i å vite hvilken praksis Tolletaten vil følge angående manko og overtallighet, som nå i stor grad overføres til at vareeieren gir tilbakemelding til speditør/transportør.

### **Kostnadsanalyse**

DSV følger Tolletatens vurderinger angående de samfunnsøkonomiske og administrative konsekvensene av Digitoll for samfunnet. I forrige høring ba vi om en økonomisk analyse av kostnadene for bransjen, noe som vi ikke har sett tilgjengelig i den fjerde høringen.

Utfasingen av direktekjøringsordningen representerer en betydelig endring for bransjen. Denne ordningen har vært i bruk siden 1970-tallet og har vært en viktig løsning, spesielt ved håndtering av ferieavvikling, sykdom og helligdager. Det er uomtvistelig at denne implementeringen vil påføre næringslivet betydelige kostnader i form av endrede arbeidstider og økt bemanning, inkludert helgejobbing.

### **Avsluttende betraktninger**

Bransjen ba om minst ett års forberedelsestid for å tilpasse seg alle prosesser med systemleverandører, rutiner og bemanning, fra når Tolletaten har ferdigstilt sitt eget arbeid. Her er det mye som fortsatt gjenstår og som er uavklart.. Med bare 11 måneder igjen, er det fortsatt kun biltransport som fungerer digitalt i Digitoll. Vi anser det som nødvendig med ytterligere tid for å sikre en smidig overgang som vil tjene bransjen og Tolletaten.

Med vennlig hilsen,

Elin Tveiten Senior Manager, DSV Road