

Tolletaten
Postboks 2103 Vika
0125 Oslo
Ref 23/43951

Stavanger 29.4.24

Høringsnotat 4, Digitoll. Tilbakemelding

Vi har så godt det har latt seg gjøre, fulgt Digitollprosessen nøye fra starten av og frem til siste høring. I tillegg har vi alt det tekniske på plass og bruker Digitoll aktiv i f.t MO på våre bilsendinger. Systemet fungerer i all hovedsak godt, men med rom for visse forbedringer blant annet i forhold til automatisering ved innpassering av bil som ankommer med ferje.

Det er vår oppfatning at Digitoll så langt i stor grad har dreiet seg om innførsel som skjer med bil på vei eller ferje. For aktører som er operative på Digitoll og opererer egne biler, er MO-prosessen forholdsvis enkel, i det minste på fulle biler. Gode løsninger som ivaretar stykkgodsbiler der lasten klareres av forskjellige speditører, er enda ikke på plass.

Som mange andre speditører, har også vi mye last som ankommer på sjø eller fly. Det er knappe 11 måneder til 1.4.2025 og vi oppfatter det slik at de fleste rederier og flyselskaper ikke har systemer og prosesser på plass slik at blant annet samhandling med andre aktører i transportkjeden p.t. er utfordrende. Noen av disse har en «vent og se» holdning og forventer at Tolletaten vil hjelpe til med å finne løsninger.

Ved å gjennomgå intern opplæring i systemer, samt å implementere Digitoll fullt ut i vårt CMS, har vi ønsket å bruke Digitoll så mye som mulig blant annet for å kartlegge tidsbruk og planlegge ressursbruk også med tanke på implementering av vaktordninger. Denne planleggingen vanskeliggjøres av mangel på muligheter til å teste mot sjø og flysendinger.

Til høring nummer fire har vi følgende kommentarer:

Vi har mange kunder som opererer på den norske delen av kontinentalsokkelen og jevnlig sender varer frem og tilbake mellom båt/plattform og tollområdet. Samtidig har vi varer som ankommer fra utlandet både med og uten transittdokumenter (T1) som bare er under transport og videresendes direkte til rigg eller supplybåt – såkalt «direkte transitt». «Oljelogistikk» synes å være lite kjent i Tolletaten og hvordan denne vareflyten skal håndteres i praksis etter 1.4.2025 er for oss uklart. Dette er tatt opp skriftlig mot Tolletaten, foreløpig uten noen endelige avklaringer.

Nytt tollager E: For de fleste transportører og speditører, antar vi at «midlertidig tollager» E vil være nødvendig. Imidlertid er en tidsfrist på seks dager i korteste laget. Det kommer daglig returlast fra norsk kontinentalsokkel der tollstatus på lasten er uklar. Ved ankomst tollområdet blir lasten gjennomgått og tollstatus fastslått. Mye av denne lasten er leie-utstyr som skal i retur til utleier i inn- eller utland.

ENERGISING LOGISTICS

All forwarding is effected subject to rules by Federation of Forwarding Agents Association in Denmark, Norway and Sweden NSAB 2000. Please note that all carriers utilized have limited liability, therefore we recommend that goods are insured.

For å ha tilstrekkelig med tid til å fastslå tollstatus, foreslår vi at fristen til å gjennomføre ny tollprosedyre utvides fra seks til 10 dager.

Det anbefales også at man har en viss smidighet i forhold til å opprette tollager E bevillinger. Fartøyer med returlast fra Kontinentalsokkelen ankommer ofte, men ikke alltid, en havn med eksisterende tollager A eller E. Ved ankomst til havn uten tollager, kan det være praktisk om man tillater at det opprettes «satelittbevillinger» der inn- og utgående bevegelser ivaretas i «hovedbevillingen».

Oppsummert, med tanke på at endelig rammeverk enda ikke er etablert, parallelt med at deler av logistikkjeden mangler rutiner og tekniske løsninger, er vi bekymret at det er for lite tid til å få alt på plass innen 1. april 2025. Dette er en bekymring som deles av mange i bransjen og vi håper derfor at Tolletaten vil vurdere en utsettelse av tidsfristen.

Med vennlig hilsen

Ola Røynestad
Head of Customs & Advisory
00 47 415 68254
Ola.roynestad@pentagonfreight.com

ENERGISING LOGISTICS

All forwarding is effected subject to rules by Federation of Forwarding Agents Association in Denmark, Norway and Sweden NSAB 2000. Please note that all carriers utilized have limited liability, therefore we recommend that goods are insured.