

Tolletaten

Vår dato: 30.08.2023  
Deres dato: 30.05.2023  
Vår referanse:  
Deres referanse: 22/32181

## *Høringssvar – 22/32181 Forslag om utfasing av dagens direktekjøringsordning og innføring av digital melde- og opplysningsplikt – høringsnotat del 2*

### **Innledning**

NHO Logistikk og Transport viser til Tolletatens høringsnotat 22/32181 av 30. mai 2023, med høringsfrist 30. august 2023.

Høringsnotatet gjelder utfasing av dagens direktekjøringsordning og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Høringen er en videreføring av høring 22/35560, og NHO LT viser i den sammenheng til vårt høringsvar av 30. oktober 2023.

Høringssvaret vil først gjennomgå avviklingen av direktekjøringsordningen. Deretter vil det ta for seg den digitale melde- og opplysningsplikten, før det deretter blir gitt noen konkrete kommentarer til endringene i forskriften. Avslutningsvis vil det følge noen konkluderende innspill.

Et utslag av denne typen høringsarbeid er at det fort blir et fokus på det negative; det som mangler og det som ikke fungerer. Samtidig vil jeg understreke at NHO LT er positive til formålet med denne reformen. Mitt inntrykk er også at logistikk- og transportbransjen ser og forstår behovet for en reform av denne typen. Det er bred enighet om målet, men det dukker naturlig nok opp uenigheter tilknyttet implementeringen.

Det bemerkes for øvrig at høringsnotatet viser til fotnoter, men disse virker ikke å være tilgjengelig for høringsinstansene.

### **Avviklingen av direktekjøringsordningen**

Avviklingen er naturlig nok den store bøygen i denne høringen. Samtidig fremkommer det lite nytt om gjennomføring av avviklingen. Mye av det NHO LT har etterspurt har blitt utsatt til den neste høringen i 2024.

## Det som er sagt før

Høringen er den tredje tilknyttet avviklingen av direktekjøringsordningen med mer i løpet av det siste året. Jeg viser i den sammenheng til de to forgående høringssvarene fra NHO LT, mye av det som blir drøftet her ble også til dels drøftet der. Jeg har valgt å sitere følgende, ettersom jeg mener at dette fremdeles er gjeldende:

*"I kommunikasjonen med etaten, via høringssvar, innspill og møter har vi gjort det tydelig at en avvikling av direktekjøringsordningen og overgang til prosedyren for fri disponering vil være en betydelig, og svært krevende omstilling for næringslivet. Vi har oppfattet etaten som lydhøre, noe som blant annet har gjort seg synlig i at fristen for avvikling ble utsatt til høsten 2023, men samtidig kan det virke som om etaten ikke helt har tatt innover seg hva endringen vil utgjøre i realiteten. En rekke konkrete utfordringer som har blitt luftet, blir tilsynelatende ikke hørt.*

*Vi har understreket at avviklingen vil nødvendiggjøre endringer i systemer som brukerne selv ikke fullt ut har kontroll over. Implementering av løsninger som vil kunne imøtekomme et behov for å oppfylle deklarasjonsplikten i forkant av ankomst, i motsetning til i etterkant, vil sannsynligvis påkrevne lang tid med utvikling og testing. Forventet tidsperiode på dette området vil fort være fra ett til halvannet år. Denne prosessen blir ytterligere komplisert som følge av at vi ikke på nåværende tidspunkt har klarhet i hvordan tolletatens egne digitale løsninger for blant annet deklarerer skal fungere. Det er ikke mulig for bransjen å imøtekomme endringene uten først å få klarhet i hva de vil innebære. Dette er noe vi har gjentatt flere ganger. (...)*

*Vårt budskap, og budskapet fra bransjen for øvrig, har vært at vi må ha klarhet i hva som skal erstatte ordningen, og hvordan dette skal gjøres i praksis, før vi kan begynne å effektivisere endringene. Vi har tydeliggjort at det ikke er mulig å begynne arbeidet før etaten selv er ferdig med sitt arbeid. "*

– s 2 i NHO LTs høringssvar til 22/35560

I etatens høringsnotat for dagens høring, siteres for øvrig mitt forrige høringssvar på s 7:

*"NHO Logistikk og Transport mener det ikke «vil være mulig å avvikle direktekjøringsordningen innenfor den tidsrammen som er gitt. Tolletaten må etter vårt syn ferdigstille høringsarbeidet i sin helhet, før det da, fra det tidspunktet, gis en frist på ett og et halvt år for bransjen å iverksette endringene.» Gitt at arbeidet med nytt høringsnotat og endringer foreligger sommeren 2023 mener de det er «naturlig å sette avviklingen til den 1. januar 2025, noe som også skaper en grad av harmoni med innføring av den digitale melde- og opplysningsplikten»."*

Som jeg nevner i sitatene over, er min anbefaling en halvannet års frist for bransjen fra det tidspunktet etatens høringsarbeid er ferdigstilt. Dessverre blir ikke høringsarbeidet ferdigstilt med denne høringen.

## Hva som skjer videre

Som det vises til i etatens høringsnotat, vil ikke høringsarbeidet være avsluttet før tidligst i 2024. Avvikshåndtering, som er et av de viktigste punktene i reformen, skal eksempelvis først håndteres i etatens neste høring en gang til neste år.

Vi vet pr dags dato som følge ikke hvordan håndtering skal gjennomføres. Dette er noe NHO LT og bransjen har etterspurt, og som skulle dekkes her. Det er helt nødvendig at tolletaten gjennomgår hvordan avvik praktisk skal løses, og at dette gjøres konkret og detaljert. Uten en slik gjennomgang står bransjen helt uten føringer for hvordan de skal tilpasse seg en stor del av reformen. Dette er noe som har blitt drøftet gjentatte ganger, både i høringsvar, og i ressursgrupper.

En videreføring av spørsmålet om avvikshåndtering, er hvordan næringslivet skal løse dataproblemer. Dataproblemer er mangfoldige, og kan gjelde alt fra serverproblemer hos tolletaten, tekniske utfordringer med internett, eller dataangrep. Særlig det siste er en betydelig risiko, og er noe som det må forventes å bli mer av, både mot etaten og næringslivet. Ettersom dataangrep er en overveiende risiko, og en utvilsomt kjent trussel, bør det også foreligge føringer for hvordan dette skal løses under Digitoll.

Ettersom høringsarbeidet ikke er ferdigstilt, og det fremdeles er mye som må avklares, er det etter NHO LTs syn ikke tilstrekkelig med den fristen som er satt i denne høringen. Et optimistisk anslag er at høringsarbeidet blir effektivt i løpet av høsten 2024, og fristen må i så fall settes halvannet år fra det tidspunktet.

Dette underbygges videre av de manglende mulighetene for testing. Pr i dag er det i liten grad mulig å teste de nye prosessene. Tolletaten har eksempelvis satt av totalt to ressurser på Svinesund som er i stand til å håndtere Digitoll. Dette er naturlig nok for lite med tanke på antallet fortollinger som går over Svinesund, men i henhold til våre medlemmer er det også ofte tilfelle at det ikke er noen på Svinesund som kan håndtere Digitoll. Dette betyr at selv om næringslivet ønsker å teste, er muligheten for begrenset og uforutsigbar til at det kan gjennomføres i noen betydelig grad.

Testing er helt avgjørende for at reformen skal kunne innføres til den foreslåtte fristen. På nåværende tidspunkt er imidlertid mulighetene for slik testing alt for begrenset, både i når og hvor, men også i hva man kan teste. Under temaet testing bør det også nevnes at tolletatens API-grensesnittet for innlevering av opplysninger ikke er ferdig. Dette er naturlig nok en viktig del av overgangen til Digitoll, og må være på plass før fristen kan begynne å løpe.

Næringslivet trenger en reform som er tydelig i sitt innhold, og en reell mulighet til å teste gjennomføringen av reformen i praksis. Først fra det tidspunktet kan gjennomføringsfristen på halvannet år begynne å løpe.

## **Digital melde- og opplysningsplikt**

Innføring av den digitale melde- og opplysningsplikten har egne utfordringer, men er i stor grad lite kontroversiell, både i innføring og mål. Det er naturlig atplikten digitaliseres. I dagens samfunn virker det særdeles utdatert å måtte stoppe med fysiske dokumenter, fremfor å kunne oppfylle pliktene digitalt. Dette er en oppfatning som transport- og logistikknæringen deler med tolletaten. Digitalisering og effektivisering er positive steg, og noe som også følger de trendene vi ser ellers i EU, og i andre deler av verden.

Det er samtidig aspekter ved denne plikten som etter vårt syn ikke er avklart, og som jeg gjerne skulle sett at Tolletaten tok ansvar for. Dette gjelder særlig ansvarsfordeling mellom partene. Det er av stor betydning for næringslivet at ansvarsfordelingen moderniseres og klargjøres. Dette er noe som har blitt ettertrykkelig drøftet i de tidligere høringssvarene, og jeg vil som følge ikke bruke mer tid på det her. Samtidig er dette noe som igjen understrekes, og som Tolletaten bør ta på alvor.

Videre er det etter mitt syn for lenge til systemet kan testes for alle transportformer. Det er nødvendig å få på plass testing for eksempelvis tog før sommeren/høsten 2024. Tolletaten oppfordres på det sterkeste til å se på muligheten for å fremskynde testing.

Avslutningsvis vil jeg oppfordre etaten til å fokusere på digitaliseringssamarbeidet med EU, og da særlig Sverige. Før alle er digitale, er ingen digitale, noe som er spesielt sant for den digitale melde- og opplysningsplikten.

## **Konkrete kommentarer til forskriftsendringene**

### **Vareførselsforskriften § 4-4-1**

Det er veldig positivt at tolletaten har lyttet til innspill når det gjelder datasettkravet for tollager. Ved å fjerne kravet om verdi, åpnes det for at varer som på fortollingstidspunktet mangler faktura, fremdeles kan krysse grensen uten å skape unødige komplikasjoner.

Etter mitt syn burde det imidlertid også ha blitt gjort endring i kravet om varenummer. Det er unødvendig kompliserende å kreve 8 siffer, jf forslaget til § 4-4-1 (1) bokstav l, og (2) bokstav o. Det bør ikke være nødvendig med mer enn 4 siffer for å oppnå den grad av kontroll og oversikt etaten har behov for.

## Vareførselsforskriftens vedlegg 5

I vedlegg 5 er det noe som er uklart, og som det ville vært nyttig å få avklart. Jeg bemerker for øvrig at fotnotene i denne tabellen, som det vises til i høringsnotatets kapittel 5.6.2, ikke ser ut til å være tilgjengelige for høringsinstansene.

- Det er uklart for meg hvordan transportøren skal kunne ha kontroll på fraktavtalen.
- Det er uklart for meg om begrepet transportutstyr er ment å omfatte tilhenger eller tralle.

## Avsluttende bemerkninger

Arbeidet med innføringen av Digitoll er som helhet en positiv prosess. Alle partene som deltar er enige i at en slik reform er nødvendig for å tilpasse gamle tollsystemer og prosedyrer, til en ny og digital virkelighet. Digitalisering åpner også opp for effektivisering, som vil komme næringslivet til gode.

Arbeidet med reformen er imidlertid langt fra ferdig, og er ikke der hvor vi forventet at det skulle være. Dagens høring tar for seg viktige punkter om blant annet implementeringsdato og datasettkrav, men den mangler vesentlige punkter ved gjennomføringen. Mer enn en høring om gjennomføring, virker dette å være en stadfestelse av etatens plan for fremtidig høringsarbeid.

Næringslivets behov har hele tiden vært et fokus på den faktiske gjennomføringen av reformen. Hva praktisk og konkret som vil skje ved en grensepassering. De praktiske prosessene må være klare, det digitale løpet må være ferdigstilt, og det må være tydelig hva som kan gjøres i tilfeller av avvik. Premisset for denne høringen av at denne typen behov skulle dekkes. Dessverre er ikke det tilfelle, og de praktiske utfordringene vil i stor grad først løses i neste høring.

Etaten har heller ikke satt av tilstrekkelige ressurser for at næringslivet skal kunne teste Digitoll.

Det totale bilde er av en reform som fremdeles er under utvikling, og som mangler veldig mye før den kan iverksettes og testes. Næringslivet har som følge ikke halvannet år på å tilpasse seg reformen. Alt tyder på at det i realiteten blir mindre enn ett år, om ikke mindre enn et halvt år, fra reformen er ferdigstilt i sitt innhold, og frem til den innføres som krav for all innførsel av varer til Norge.

Avviklingen av direktekjøringsordningen er en radikal omveltning av det norske tollsystemet. Over 80 % av alle varer innføres til Norge under direktekjøringsordningen pr i dag. En slik endring, en fundamental omveltning av hvordan så og si all innførsel blir utført i praksis, er ytterst krevende både i ressurser og tid. Det er som følge helt avgjørende at næringslivet får tilstrekkelig tid til å tilpasse seg reformen.

Vennlig hilsen  
NHO Logistikk og Transport

Martin Berntzen Often  
advokatfullmektig