

Høringsuttalelse Nortrail – Norsk Trailer Express AS

Vi viser til høringsbrev 22/32181 av 31. mai 2023 og kommer med våre innspill.

Vi vil innledningsvis si at vi støtter at endring kommer. Det er forståelig at myndighetene må ha informasjon om vareflyten som skal over Norsk grense før passering og ikke i etterkant. Vi har tro på at dette i fremtiden vil gi en god sikkerhet, men vi bemerker at veien dit fremdeles er uklar.

Under følger våre kommentarer med momenter som vi ser må endres.

Tidsfrist: Det ble bedt om utsettelse til 2025 ved foregående høring 22/08745. Dette baserte seg på at datasett og struktur skulle være klart 01.01.23. Dette har ikke vært tilfelle, og det er nylig varslet om nye datasett oktober 2023.

Det mangler tekniske/digitale løsninger for en hel del variasjoner for å deklare godset som er normalt for vareflyt i dag, hvor det ikke er lagt til rette for enheter med samlast. Disse styres ofte fra utlandet, hvor speditør/transportør i Norge håndterer tolldeklarasjon på sine partier. Bileier er normalt ikke utsteder av tolldokumenter, har lav kompetanse på det tolltekniske, og er avhengig av at speditør/transportør løser denne oppgaven. Av konkurranseårsaker er ikke innhold i tolldeklarasjon noe som kan deles mellom speditørene utover ekspedisjons og løpenummer. Her må det en løsning på plass, da samlast står for en vesentlig del av enhetene som krysser grensen.

Det er ikke mulig for utenlandske aktører å koble seg på Digitoll så vidt vi har forstått, noe som umuliggjør en løsning der det kreves at bileier skal hente inn all informasjon i de tilfeller hvor bileier har kompetanse på dette området.

Vi må også bemerke at det er en svakhet at det ikke lages en web-løsning. Dette vil skape utfordringer for mindre aktører, og vi ser dette som konkurransevridende og begrensende for næringslivet.

Det må gjøres en justering når en enhet får «rødt» ved ankomst utenom de oppgitte to timer. Dette tidsrommet er for snevert, og vi ber om at det endres til «ankomst før/etter» og har en frist på 48 timer fra dette punktet før en innskjerping til «rødt». Det må uansett være enkelt å oppdatere forventet ankomsttid.

Det forventes at det ikke kan benyttes annet enn svensk UGE deklarasjon i Digitoll frem til tidligst slutten av 2024 (såfremt EU prosjekt ikke forsinkes). Det medfører at **alle** enheter fysisk må stoppe på grensen for å avslutte eksportdeklarasjoner som igjen vil medføre mer kø på grensen, og skape ytterligere forsinkelser. Alle former for utførselsdeklarasjoner må kunne benyttes i Digitoll løpet.

Det må også tas med en vurdering av hvilken miljøpåvirkning dette vil medføre, særlig med tanke på tomgang og start/stopp av trailere. Det vil også påvirke kjøre/hviletid, noe som igjen blir belastende for sjåfør og fordyrende for transportetappen.

Vi ber om at en ny tidslinje forelegges hvor det samkjøres med digitaliseringsprosjektet til EU, det vil si at april 2025 er for tidlig. Vi ser det som et minimum at oppstart er 18 måneder etter at høringsarbeidet er ferdig.

Informasjon om sjåfør: Det er ikke krav fra EU om særskilt informasjon om sjåfør, og vi ber igjen om at dette kraves fjernes. Det er i dag kun kontroll av dette i særtilfeller, og er noe som vil være svært tidskrevende og som ofte må endres underveis dersom krav består. Det bør være tilstrekkelig å kjenne til hvem som er transportør.

Datasikkerhet og nødprosedyrer: Det er ikke nevnt noe om datasikkerhet mht. drift sikring. Ei heller hvordan data skal håndteres ved behov for nød prosedyrer.

Dette gjelder også for sendinger der dokumentasjon mangler. Det må skapes rom for at forsendelser hvor speditør ikke har fått nødvendig dokumentasjon kan ta gods inn på tollager, og deklare i etterkant. På denne typen sendinger så er eneste alternativ i dagens løsning at transportenhet opptar plass på grense inntil alt er klart. Dette vil skape unødvendig kø på grensestasjon og det må være rom for å deklare til godkjent tollager uten at detaljert informasjon foreligger.

Det er essensielt å spesifisere at speditørene ofte ikke har tilgang på dokumentasjon ved lasting. Dette sendes gjennom forskjellige kanaler fra utlandet, hvor speditør ikke kan påvirke tiden disse kommer.

Det er også behov for en tydeliggjøring mht. godsnummer. Det er svært uklart hvordan dette skal fungere fremover.

Endringsmelding: I og med at deklarasjoner skal ferdigstilles før ankomst må vi også be om en tydeliggjøring av hvordan retting av deklarasjon skal gjøres.

Med deklarerer i forkant av kontroll av ankommet gods er det høyst sannsynlig at det vil komme en formidabel økning av endringsdeklarasjoner, og med det en betraktelig økning av mengde arbeid både for Tolletaten og speditør.

Dette ber vi om at det kommer en utredning på, hvor det også spesifiseres om Tolletaten vil bøtelegge deklaratant ved endringer i etterkant.

Vi vil også peke på muligheten til å forhåndsdeklare sendinger med ferdigstilling av deklarasjon etter ankomst. Dette vil medføre at næringslivet får oppdatert informasjon fra det som er forhåndsdeklart etter kontroll av gods, før deklarasjon overføres for ferdigstilling.

Dette vil som vi ser, oppfylle myndighetenes behov for informasjon og mulighet for kontroll, uten at det blir et tungvint arbeid med retting i etterkant.

Plombering av gods: Det må legges til rette for hvordan disse skal fjernes. Her bør det være tillatt for aktørene å fjerne disse ved godkjent deklarasjon.

Avslutningsvis: Det ser ikke ut til at det er gjort en helhetlig utredning av de samfunnsøkonomiske og miljømessige konsekvensene av Digitoll.

Vi ber om at uavhengige aktører fra f.eks. Finansdepartementet gjør en helhetlig kalkyle på faktiske kostnader for næringslivet samt forsinkelser i varestrømmen til Norge som resultat av omleggingen til Digitoll.

En analyse som dette bør gjøres før endringer trer i kraft, og det må foreligge en enhetlig plan for alle ledd i prosessen.

Dette prosjektet er enormt og vil ha påvirkning på så å si alle som beveger noe over Norsk grense, både næringsliv og for privatpersoner. Det gjør at vi ser det som et klart behov at det foreligger en oversikt over ringvirkningene dette vil ha for norsk næringsliv.

Det vi også er bekymret for er at nytt regime som det foreligger nå vil medføre at bileiere ikke vil frakte sendinger til Norge. Dette er kritisk for hele bransjen og vil affekttere næringslivet kraftig. Et eksempel på dette er UK etter Brexit hvor mange bileiere ikke lenger påtar seg transporter til UK.

Vi er også bekymret for at dette vil medføre ytterligere flytting av produksjon ut av Norge og at avdelinger legges ned på norsk side.

Vi ber om at gjennomføres en helhetlig konsekvensutredning av Digitoll, og at det skapes en enhetlig plan på detaljnivå for å sikre at næringslivet ikke får en større påvirkning mht. kostnader enn det som kan gjennomføres.

Derneft at det samsvares tidsplanmessig til å følge EU sitt digitaliseringsløft for å begrense negative konsekvenser for norsk næringsliv.

For å sikre en sømløs vareflyt anser vi det som vesentlig at Tolletaten legger til rette for en større samkjøring med digitaliseringsprosessen i EU for utveksling av tolltekniske data.

Mvh

Linda Monica Andersson

Kvalitetssjef

Nortrail – Norsk Trailer Express AS