

Saksnr. 22/32181– Innspill til høringsnotat, datert den 30.05.23

Det vises til høringsnotat del 2, vedrørende forslag om utfasing av dagens direktekjøringsordning og innføring av digital melde- og opplysningsplikt.

Rema Distribusjon Import AS er importør og deklaratant for REMA1000, og innehar i dag tollager A8 med direktekjøringstillatelse til egne lagre i Norge. Vi er også autorisert avsender og mottaker i NCTS. I hovedsak importerer og deklarerer vi næringsmidler og non-food artikler til Rema1000 sine distributører i Norge. Vi kjøper i stor grad grensekryssende transporttjenester fra eksterne fraktførere, men har også en del leveranser med leveringsvilkår DAP hvor leverandøren ordner transporten. Vi mottar i dag ankomstmelding fra speditører på de aller fleste av våre importforsendelser og deklarerer disse selv i Tvinn. Vi har de siste årene hatt et internt mål om stålkontroll og bedre oversikt over ordreflyten samt hatt fokus på forenkling. Vi har nå et nytt og oversiktlig internt ordresystem på plass som er integrert med andre applikasjoner internt, så vi har en fin kontroll over ordreflyten ca når de er forventet til vårt lager. Vi planlegger allerede i dag vårt tollarbeid ut fra dette, og har således god kontroll og oversikt internt. Dette har det selvsagt tatt oss tid å få på plass, men vi er fremdeles ikke helt i mål.

Forståelsen vår er stor for Tolletatens målsetning og visjon for fremtidig innførsel av varer til Norge. På sikt tror vi at de forstående endringene vil kunne medføre god oversikt, forenkling og effektivisering både for myndighetene og næringslivet. Likevel mener vi at den planlagte omleggingen virker noe brutal i forhold til form og tidspunkt. Vi er av den oppfatning at direktekjøringsordningen bør kunne bestå en tid etter at melde og opplysningsplikten er godt innarbeidet. Vi mener derfor at fristen som er satt til april 2025 er kort i og med at vi ikke riktig vet hva vi har med å gjøre enda.

Det er vanskelig å se for seg hvordan det at direktekjøringsordningen utvikles fremmer kontrollmulighetene for Tolletaten. Dette sett i sammenheng med at melde og opplysningsplikten består. Dersom det utpeker seg et kontrollobjekt før grensepassering skulle en kunne tenke seg at dette kunne kontrolleres på grensen uavhengig av om varene hadde den ene eller andre prosedyren i forhold til deklarerer.

Vi tenker at direktekjøringsordningen først bør utvikles når det foreligger en fullstendig og tilgjengelig oversikt for alle importører rundt når grensepassering er forventet og transportmiddelets identitet er kjent for flere parter enn Tolletaten og transportøren. Vi ser ikke helt hvordan dette er tenkt gjennomført dersom det ikke skal foreligge en kobling mellom Digitoll og Tvinn-deklarerer. I alle fall klarer ikke vi å lese ut av høringen hvordan dette er tenkt i praksis.

Før dette er transparent er vi bekymret for at muligheten for å legge klar til prosedyren overgang til fri disponering i mange tilfeller vil være vanskelig å få til annet enn i det tidsrommet transportmiddelet befinner seg i grenseområdet. Dette vil kunne medføre at transportører og speditører som har døgnåpent og/eller oversikt over egne transportmidler vil få et konkurransefortrinn i forhold til vareeiere som ønsker å deklarerer varene sine selv.

Hadde overgang til fri disponering vært mulig å innlegge i forkant uten informasjon om transportmildelets identitet, ville også små og mellomstore aktører kunne benytte den prosedyren for innlegging frem i tid. Uten korrekt transport ID er det ifølge det nye regelverket ikke mulig å få lagt inn en fullstendig importdeklarasjon i Tvinn før bilen står på grensen og mangler korrekt prosedyre for å grensepassere.

Vi kan ikke helt se nytteverdien av at en sending som mangler kun ID nr for å kunne frigis på grensen skal måtte stå på grensen i påvente av deklarants korrigerende eller sendes til et fysisk tollager i stedet. Vi tenker da spesielt på de forsendelsene med kort ledetid som ankommer på kveld/nattestid – hvor vi ikke har mottatt transportmildelets identitet før arbeidsdagens slutt. Der vil det, slik vi leser det nye regelverket, måtte forhåndsdeklarerer for prosedyren tollager fordi vi mangler transportmildelets identitet. Vi kunne tenke oss en løsning hvor Tolletaten selv hadde mulighet til å gå inn i oppdraget og legge inn denne detaljen dersom den manglet, og at vi dermed kunne brukt prosedyren frigitt ved grensepassering i stedet for tollager.

Det er i grunnen ikke lett å se hvordan transportmildelets identitet er viktig i deklarasjonen for overgang til fri disponering for å gi tolletaten bedre kontroll, den tid dette nummeret vil fremkomme i melde – og opplysningsdataene.

Det er ikke alltid gunstig for vareeier at leveransen må settes på tollager. Vi har for eksempel lagerlokaler flere steder i landet, men ikke tollager på alle disse. Dersom en last til et lager i nord ikke kan frigis ved grensen der pga en manglende detalj, så må dette slik vi forstår det inn på tollager. Når vårt tollager da finnes på østlandet, er det da meningen at godset må fysisk dit? Eller er tanken at man må leie plass på et eksternt tollager eller opprette flere lokale tollagere selv? Vi er av den oppfatning at det bør kunne søkes om direktekjøring til egne lagere når en selv er ansvarlig for importdeklarasjon før varene tas i bruk. Vi er skeptiske til hvordan ledetider på våre importvarer vil rammes av det nye regelverket. Vi importerer en god del ferskvarer med kort holdbarhet.

Vi vil uttrykke bekymring for at løsningen rundt Digitoll vil kunne belaste både transportør, importør og Tolletaten for mye dobbel behandling av informasjon, og dette er vi i utgangspunktet motstandere av. Det bør være mulig å unngå angivelse av identiske opplysninger i TVINN og meldingsportalen. Slik vi tolker høringsnotatene ser det ut som det må til en del punching og undersøkelser i flere omganger og i flere ledd for å få samlet all informasjon og dokumentasjon før frigivelse/korrekt deklarasjon. Dette mener vi er veldig uheldig for effektiviteten i vår bransje.

Vår oppfatning er at det bør tilrettelegges for en mer effektiv deklarerende av varer før grensepassering ved for eksempel å ha en kobling mellom de to meldingsformene til Digitoll. Det burde være mulig for næringslivet å hente oppdrag som er meldt inn via melde og opplysningsplikten og så bygge videre på disse i Tvinn. For eksempel ved å hente opp innmeldt gods på mottakers org.nr, MRN nr, Eksportdokument etc, hvor vi da kunne fått speilet informasjon som nasjonalitet og identitet på transportmiddel, type transport, fraktopplysninger, planlagt passeringstidspunkt kolli og vekt etc.

Innenfor dagens regelverk skjører vi tollbehandlingen innenfor ordinær kontortid. Vi frykter at en utvidelse av arbeidstid vil være for ressurskrevende og tvinge oss og andre små/mellomstore importører over til å benytte transportør/speditør til å gjøre deklarasjonene på vegne av oss. Dette er ikke noe vi ønsker, da vi har et stort eierforhold, god kompetanse og utmerket internkontroll rundt deklarasjonene selv. Vi tenker at et slikt skritt vil være negativt for importør i forhold til egenkontroll, men også for systemutviklere som i dag utvikler og selger sine applikasjoner til disse kundene.

På bakgrunn av de interne applikasjonene vi i dag innehar ser vi at vi i mange tilfeller allerede nå kunne lagt flere av våre importforsendelser klare til frigivelse ved grensepassering innenfor ordinær kontortid. Det vi mangler er fullstendig og korrekt informasjon om transportmiddelets identitet og bevegelse. Dette blir erfaringsmessig ofte endret i forhold til de dokumentene vi mottar i forkant, eller er ofte ikke angitt. Dette mener vi er årsaker som medfører at direktefortolling i liten grad blir benyttet i dag.

Det virker for oss som det blir lagt et stort press på næringslivet i forhold til selv å få på plass en slik informasjonsflyt for å kunne betjene Digitoll og bortfallet av direktekjøringsordningen. Disse dataene vil fremover allerede vil ligge i Tolletatens system. Dette oppleves noe ubalansert at importørene ikke skal få tilgang til disse. Vi har brukt mange år på å bygge opp den elektroniske strukturen internt hos oss, og føler oss heldige som har kommet så langt. Som sagt er vi lagt fra i mål, og våre tanker går til de aktører som ikke har påbegynt sin elektroniske reise i samme grad enda.

Vi vil uttrykke bekymring for at det nye regelverket ikke hensyntar flere praktiske problemstillinger relatert til dokumenthåndtering og datautveksling. Det vil alltid kunne oppstå avvik i forhold til utstedt dokumentasjon, og vi savner en løsning for effektiv avvikshåndtering i slike saker. For eksempel USK skriv som går ut på dato de dagene deklarasjonen ligger i TVINN i påvente av ankomst. Også aspekter som forsinkede opprinnelsesbevis, regulering av tollsatser som har generelle datointervall (frukt/grønt for eksempel). Vi misliker tanken på at vi må inn på oppdraget og oppdatere flere ganger om transporten skulle være forsinket. Og vi leser også mellom linjene at vi på en måte oppfordres av Tolletaten til å bevisst deklarerer feil pga en mangel/feil faktura for deretter å søke omberegning. Det vil medføre merarbeid for både deklarant og Tolletaten. I tillegg gir det en bismak av dårlig håndtverk.

Det savnes informasjon rundt hvordan små og mellomstore importører praktisk skal innrette seg etter det nye regelverket.

Vi mener at det fremdeles er mange punkter som ikke er dekket, og mange nye spørsmål vil sannsynligvis dukke opp. Vi er veldig spent på og avhengig av hvordan bransjen og systemleverandører får tilpasset seg det nye regelverket. Og ikke minst hvordan disse tjenestene vil bli prisgitt til slutt.

Vi ber dere være åpne for at vi kan ha misforstått deler av høringsutkastet og hvordan det praktisk er tiltenkt. Hos oss var ferieavviklingen først ferdig 21. august, så tiden har vært knapp i forhold til å kunne rekke å sette seg inn i alle detaljer og utforme et høringssvar innen 30. august. Veldig mye av det nye regelverket retter seg mot transportører og speditører, og vi regner med at det kommer andre høringssvar fra de aktørene. Men vi synes det er viktig og riktig at dere også får et innspill fra vareeiers side. Vi håper at det etter hvert vil komme en helhetlig presisering fra Tolletaten rundt hvordan vi praktisk og mest effektivt kan innrette oss det foreslåtte regelverket.

Vi vil også tilføye at vi ser verdien av at Tolletatens kontaktsenter åpnes opp for å være bedre tilgjengelig ved å gi oss raskere bistand og ha utvidet åpningstid.

Vivian Efteland

Rema Distribusjon Import AS