

Tolletaten  
Postboks 2103 Vika  
0125 OSLO

Deres ref: 22/32181

## HØRINGSSVAR - Forslag til utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt.

### Innledning

Kuehne + Nagel AS (heretter KN) viser til Tolletatens høring om utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Som et av verdens største speditørselskaper er vi opptatt av å spille på lag med myndighetene for å fremme en god og forutsigbar utvikling av handel på tvers av landegrensene. Tollovgivningen er en sentral premisseleverandør i alle land vi opererer. Vi ønsker med dette høringssvaret å bidra til en god og smidig overgang fra gammel til ny tollvgivning i Norge.

### Overordnet vurdering

Vår konklusjon er at digital melde- og fremleggelsesplikt bør implementeres i sin helhet ved alle grensestasjoner før man innfører plikt til deklarasjon på grensen og bortfall av direktekjøringsordningen.

Det er KN's anslag at fra når Tolletaten har beskrevet løsninger på alle prosesser og prosedyrer som endres, inkludert avvikshåndtering og spesielle prosesser, vil næringslivet trenge 18 – 24 måneder for å være tilstrekkelig forberedt på bortfallet av direktekjøringsordningen.

### Om målsetning og konsept

KN deler Tolletatens ønske om å digitalisere alle deler av logistikkprosessen, også tollbehandlingen. Norge er allerede langt fremme i utviklingen i så måte. Sammenlignet med de fleste andre land i verden er digitaliseringsgraden i norske tollprosesser utmerket allerede i dag. KN forstår etatens ønske om en korrekt, enhetlig informasjon. Videre erkjenner vi også etatens mål og behov for en bedre risikovurdering av gods før dets ankom til Norges grenser.

*KN ser derimot ingen motsetninger mellom en god informasjonsflyt i forkant av grensepassering og dagens direktekjøringsordning.*

Vi påpeker derfor at å gjennomføre et bortfall av direktekjøringsordningen *samtidig* som man innfører digital melde- og fremleggelsesplikt er svært ambisiøst, og vil kreve en meget nøyaktig og god samhandling mellom prosessene. Ideelt sett hadde vi sett at disse to prosessene ble innført etter hverandre i stedet for overlappende, og da med prosessen med

innføring av den digitale melde- og fremleggelsesplikten først. Det for å unngå den vesentlige merbelastning ressurs- og kostnadsmessig som det foreslåtte løpet vil påføre både Tolletaten og næringslivet.

### Konsekvenser for spedisjons- og logistikkbransjen

De foreslåtte endringene vil sette krav til vesentlige endringer i logistikk- og spedisjonsbransjen. Det er vår oppfatning at foreslåtte endringer vil gjøre fortollingsprosessen i deklaratenden både mer tid- og kostnadskrevende. I tillegg vil vi måtte endre prosesser og systemer i alle ledd i vår trafikkoperasjon. Vi finner det sannsynlig at en tidslinje som gir god tid til planlegging av prosessomleggingen og informasjon til kunder og nettverk vil kunne redusere de største negative konsekvensene. En forhastet innføringstid vil gjøre det motsatte.

Det er forventet at spedisjonsbransjen som helhet vil måtte øke sin bemanning til fortolling som følge av endringene. Det er sannsynlig at en omlegging fra normalarbeidstid til døgnkontinuerlig skiftordning, inkludert på helg, blir nødvendig. I dagens arbeidsmarked, og med henblikk til at hele bransjen vil søke etter lik kompetanse samtidig, er et nærliggende scenario at en del nye arbeidstakere må læres opp fra bunnen av. Det er tidkrevende. Ved forkortet opplæringstid vil man løpe en risiko med deklarasjonskvaliteten.

### Næringslivets behov for forutsigbarhet

Næringslivet har behov for forutsigbarhet. For norske importører og for transport- og logistikknæringen er tollavgivningen og tollprosessene viktige rammebetingelser. Når rammebetingelser endres, er det viktig at endringene som gjennomføres er godt og helhetlig kommunisert i god tid. Den prosessen som Tolletaten skisserer i forbindelse med bortfall av direktekjøringsmuligheten og innføring av digital melde- og fremleggelsesplikt, har en tidslinje der man nå gjennomfører høring på et svært overordnet nivå, for så, på et senere tidspunkt, gjennomføre en ny høring med mer detaljer. Den neste høringen er annonsert publisert i desember med svarfrist i første kvartal 2023. Jamfører man dette løpet med den foreslåtte tidslinjen for bortfall av direktekjøringen, får ikke næringslivet den forutsigbarheten man trenger. Til det er angitt tidslinje altfor kort.

### Hva høringen tar opp og hva som ikke berøres

Høringen tar for seg hovedflyten av varestrømmen til Norge der en importør i Norge har kjøpt en vare fra en utenlandsk selger og hvor denne varen ankommer Norge med korrekt informasjon og dokumentasjon i god tid før grensepassering. I denne sammenhengen er høringen god og forklarer godt hvordan deklarasjonen og tollprosessen er tenkt gjennomført. KN opplever disse prosessforslagene som gjennomtenkt, forståelige og gjennomførbare.

Det er derimot mange tilfeller og prosesser som er utenfor hovedflyten og som er hensyntatt i utgående lovverk, men ikke omhandlet eller berørt i høringen. Et eksempel er varer til og fra norsk kontinentalsokkel, der næringen i dag har spesialregler knyttet til bruk av tollager. Et annet eksempel er varer i direkte transitt til fartøy i utenriks fart som i dag går via dagens tollagerordning, blir godsregistrert, men ikke deklarert før det tas ut av tollageret. Deklarasjonsplikt for denne varestrømmen vil medføre en betydelig økning i antall deklarasjoner og merarbeid for denne sektoren og deres fortollingspartnere.

Det finnes mange tilsvarende eksempler som er ubesvart på det nåværende stadium i omleggingen. Det er viktig at etaten tar opp, vurderer, konkluderer og informerer løsningene

av enhver prosess i detalj i god tid før bortfallet av direktekjøringen iverksettes. Får ikke næringslivet forberedt seg, vil overgangen ende med store forstoppelser i logistikkjeden.

Det samme gjelder beskrivelse av avvik og hvordan disse skal løses. I dag har de fleste tollagerholdere en generell lossetillatelse, som gjør at f.eks feilsendt gods uten tilstrekkelig dokumentasjon kan losses og lagres på tollager i påvente av avklaring og dokumentasjon. Tolletaten har til gode å informere hvordan slike tilfeller skal løses i ny ordning. Det er ikke unormalt i dagens logistikk at eksempelvis en pall som er ment for levering utenfor Norge ved en feiltakelse havner her. Denne pallen vil verken deklarerant eller transportør ha tilstrekkelig dokumentasjon for til en deklarerer ved norsk grense. Sannsynligvis vil pallen være overtallig ift hva dokumentene på transportmidlet tilsier. I mangel på skissert løsning i høringen, vil et slikt tilfelle stoppe hele transporten ved grensa og pallen vil måtte avstås til Tolletaten for at bilen skal kunne fortsette. Det er selvfølgelig uholdbart.

Dette var noen eksempler på detaljenivået næringslivet vil trenge for å gjøre skikkelige forberedelser og forhindre store trafikale problemer når overgangsordningene bortfaller, men som etaten ikke har fått på plass foreløpig.

### To separate tidslinjer og perioden mellom dem

Tolletaten legger opp til å fase ut direktekjøring og innføre digital melde- og fremleggelsesfrist som to separate tidslinjer der avviklingen av direktekjøringen inntreffer først. Høringen berører ikke hvilke konsekvenser etaten ser for seg at denne innføringsrekkefølgen vil medføre for etaten selv eller for næringslivet.

KN mener at det spesielt er viktig at 2 faktorer vurderes nøye:

- 1) Har Tolletaten tilstrekkelig ressurser til å manuelt ekspedere alle direktefortollingene ved de tollstedene hvor digital melde og fremleggelsesplikt ikke er rullet ut, etter at direktekjøringsordningen har falt bort?
- 2) Har systemleverandørene kapasitet til å implementere den digitale løsningen hos alle deklaranter iht til planlagt tidslinje?

Til nr 1: Ved separate tidslinjer der man avviker direktekjøringen før alle tollsteder og deklaranter er klare for å motta/sende digitale meldinger, vil man få en mellomperiode. I denne perioden vil det være deklarasjonsplikt senest ved grensepassering, men ikke et digitalt løp å benytte. Det innebærer at dagens ordning for direktefortolling («grensefortolling») er løsningen. Dette vil medføre en mangedobling av deklarasjoner som da må manuelt ekspederes av Tolletaten ved grensestasjonene.

En slik mellomfase åpner også en del praktiske spørsmål som høringen ikke belyser. La oss ta et tenkt eksempel der Gardermoen ikke er klar for digital melde- og fremleggelse av dokumenter, men hvor direktekjøringen er faset ut. Slik regelverket er tenkt gjennomført, i henhold til høringen, vil flyene ikke ha tillatelse til lossing før alt gods er ferdig deklarerert. Den eneste ekspedisjonen Tolletaten har på Gardermoen er inne på rød sone i ankomsthallen. Slik ordningen presenteres i høringen vil resultatet innebære at alle deklarasjoner må behandles manuelt på rød sone før flyet kan losses. Å gjennomføre dette fremstår svært vanskelig, om ikke umulig, men alternativ løsning er ikke skissert i høringen.

Tilsvarende scenarier kan man tegne ved enhver flyplass, havn eller landeveisgrense uten implementert digital løsning.

Til nr 2: Hvis det blir slik at enkelte systemleverandører vil ha begrenset kapasitet til simultan implementering hos flere kunder, vil de speditørene som kommer bakerst i køen få betydelig kortere forberedelsestid enn de som er først i køen. Dette vil medføre uønsket konkurransevridning og dårlig forberedelse.

KN synes det er svært ambisiøst av etaten av å innføre to så store endringer sammenkoblet, etaten hadde spart seg selv og næringslivet for betydelige kostnader ved to frakoblede løp som ikke var overlappende. Men skal man ha en samtidig eller overlappende tidslinje for de to elementene, er vi av den klare oppfatning av at innføringsplanen som er forslått innfører feil element først. Innføring av digital melde- og fremleggelsesplikt må, etter vårt syn, i sin helhet implementeres før innføring av deklarasjonsplikt på grensa og bortfall av direktekjøringsordningen. Tidsplanen slik den fremkommer i høringen vil medføre betydelige behov for økt ressursbruk og kostnader både for næringsliv og myndigheter, spesielt i den perioden der det digitale løpet ikke er klart men direktekjøringen avviklet.

Er man likevel så sterk i ønsket om fremdrift, mener vi at man som minimum, må ha en tidsmessig parallell innføring av de to elementene.

## Konklusjon

KN støtter Tolletaten i deres ønske om ytterligere digitalisering av fortollingsprosessene. Vi har forståelse for etatens behov for å risikoanalysere gods og transportmidler før ankomst til den norske grensen. Vi forstår også at Tolletatens kontrollmulighet ikke oppfylles ved dagens direktekjøringsordning.

Det er dog KNs oppfatning at de løsninger som skisseres i høringen er alt for overordnede og for mange viktige emner utelatt, til at den tidslinjen etaten legger opp til skal være gjennomførbar. Næringslivet har behov for betydelige avklaringer utover hva som står i høringsnotatene for å forberede seg. I tillegg til dette har Tolletaten en stor informasjonsjobb å gjøre til alle landets importører, samt alle relevante berørte parter internasjonalt, som ikke har blitt informert frem til nå. Disse vil igjen måtte gjennomgå omlegging av sine prosesser, informere sine leverandørledd mv. Dette krever tid.

Det er KN's anslag at fra når Tolletaten har beskrevet løsninger på alle prosesser og prosedyrer som endres, inkludert avvikshåndtering og spesielle prosesser, vil næringslivet trenge 18 – 24 måneder for å være tilstrekkelig forberedt på bortfallet av direktekjøringsordningen. Vi anser at den beste gjennomføringen av omleggingen vil være å implementere digital melde- og fremleggelsesplikt i sin helhet før man innfører deklarasjonsplikt på grensa og bortfall av direktekjøringsordningen. Skulle man likevel ønske en parallell innføring av elementene, mener vi at innføringsdatoen tidligst må være 1.1.2025.

Vennlig hilsen

**Morten Høgberg**

Digitally signed by Morten  
Høgberg  
Date: 2022.10.31 15:34:22 +01'00'

**Morten Høgberg**

National Customs & Trade Control Manager  
Kuehne + Nagel AS