

Tolletaten

Vår dato: 29.04.2024
Deres dato: 01.02.2024
Deres referanse: 23/43951

Hørings svar - Forslag til endringer i vareførselsforskriften (Digitoll) Del 4

NHO Logistikk og Transport viser til Tolletatens høringsnotat 23/43951 av 1. februar 2024, med høringsfrist 30. april 2024.

Høringsnotatet gjelder utfasing av dagens direktekjøringsordning og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Høringen er en videreføring av høringene 22/35560 og 22/32181, og NHO LT viser i den sammenheng til vårt hørings svar av 30. oktober 2022 og hørings svar av 30. august 2023.

Dette hørings svaret vil først ta for seg noe av historikken i denne prosessen, og samarbeidet mellom næringslivet og Tolletaten. Deretter vil det drøfte noen utfordringer tilknyttet innføringen av den digitale melde- og opplysningsplikten. Videre vil det ta for seg problemstillinger knyttet til Digitoll og avviklingen av direktekjøringsordningen, med et særlig fokus på informasjonskrav og avvikshåndtering.

1. Prosessen og samarbeidet med Tolletaten

NHO LT, sammen med våre medlemmer, har lagt ned en betydelig mengde tid og ressurser i å jobbe sammen med Tolletaten over de siste par årene, for å finne en god løsning for Digitoll.

Etaten har arrangert en rekke ressursmøter som vi har deltatt i, og vi er nå i fjerde høring om avviklingen av direktekjøringsordningen mm. NHO LT har arrangert møter over hele landet for å informere om reformen, noe våre medlemmer også har tatt initiativ til. Medlemsbedriftene har invitert etaten på møter, omvisninger, og hospitering, for å kunne bidra med arbeidet. En av medlemmene har sågar holdt innlegg om Digitoll på de svenske tülldagene, på vegne av Tolletaten, ettersom etaten selv ikke hadde ressurser til å informere om egen reform.

Bransjen bruker også betydelige ressurser på å teste de nye løsningene, og bærer alle kostnadene av dette selv.

Gjennom hele denne prosessen har vi vist tålmodighet, og en vilje til positivt samarbeid som etaten har fått mye ut av. I hørings svaret til høring 3 skrev NHO LT blant annet følgende:

" Et utslag av denne typen hørings arbeid 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. " – NHO LTs høringssvar 22/32181 s 1.

NHO LT og bransjen har vært tydelige og samstemte i hvilke utfordringer etaten må løse for at denne reformen skal fungere på en relativt smertefri måte. Etaten har hele tiden gitt uttrykk for at de forstår at de må finne løsninger på utfordringene, men etter nå fire høringsrunder begynner det å bli tydelig at det ikke er noen faktisk vilje for å imøtekomme bransjen.

For at denne reformen skal fungere, er det helt nødvendig at partene samarbeider godt. Vi frykter imidlertid at etatens manglende vilje til å ta næringslivets bekymringer alvorlig, vil resultere i en kaotisk og kostbar overgang, både for etaten og næringslivet.

Vi viser i den sammenheng også til vårt høringssvar for høring 2:

"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

Videre viser vi til vårt høringssvar til høring 2, hvor vi blant annet skriver følgende:

"Innførselsprosesser har i tillegg ofte mange parter, og mottaker kan selv ha en egen spedisjonsavdeling. En smidig digital prosess med klar ansvarsfordeling mellom partene vil være helt nødvendig for at overgangen skal bli en suksess, noe vi også har understreket i møter og høring.

På bemanningssiden har vi påpekt at næringslivet vil møte betydelige utfordringer, særlig som følge av et større bemanningsbehov på kveldstid og i helgene. En slik endring av arbeidstiden er ikke nødvendigvis innenfor arbeidsgivers styringsrett, og det vil bli nødvendig med dialog og tett samarbeid med fagforeningene, både om arbeidstid og godtgjørelse. Næringslivet trenger

vesentlig tid på en slik omstilling, og det er arbeid som naturligvis ikke kan påbegynnes før behov og omfang klargjøres. Det er ikke mulig å starte en ny bemanningsprosess uten først å få klarhet i hva stillingene skal inneholde av oppgaver, og når på døgnet oppgavene må utføres.

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 effektivere 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 hørings svar til 22/32181

Den klarheten vi etterspør, og løsninger på de problemstillingene vi har påpekt som helt avgjørende, er fremdeles fraværende, selv i den fjerde høringen om saken. Vi stiller spørsmålet ved poenget med å bruke så mange ressurser på møter og høringer, når det som fremkommer i alt dette høringsarbeidet ikke blir tatt hensyn til.

2. Overordnet om Digitoll

Fristen for overgangen til Digitoll er satt til den 1.4.2024. Vi mener at denne fristen er for kort, og viser i den sammenheng til det vi har skrevet om fristen tidligere:

"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 effektivert i løpet av høsten 2024, og fristen må i så fall settes halvannet år fra det tidspunktet." – NHO LTs hørings svar til Høring 3.

Digitoll er ikke på noen måte klart pr dags dato. Det utføres svært lite testing, og barrieren for å begynne testing er for høy. Dette er som følge av at systemene ikke er klare enda, systemleverandørene er ikke tilstrekkelig forberedt, og det er enda ikke avklart hvordan datakravene skal se ut, eller hvordan ansvar skal fordeles. Vi viser i den sammenheng til hva vi skrev i hørings svaret til høring 3, for snart ett år siden:

" 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. " - NHO LTs hørings svar til Høring 3.

Videre, aktørene som må informeres og inkluderes, har i liten grad blitt involvert i reformen, særlig ikke de utenlandske aktørene. Dette er et avgjørende segment, ettersom handel i sin natur er internasjonal, med aktører fra en rekke land. Andre regelverkseiere har heller ikke blitt involvert i noen særlig grad – eksempelvis mattilsynet, UD, og legemiddelverket – men dette er også deler av handelskjeden som må ta del i reformen.

Avvikshåndtering er heller ikke avklart. Det har kommet forslag i denne høringen, og i møter i etterkant av at høringen ble publisert, som kan gjøre avvik håndterbare. Samtidig vet vi ikke hvordan disse løsningene vil se ut før etaten avslutter sitt arbeid med høring 4, og egentlig heller ikke før de får muligheten til å bli testet i praksis. Avslutningen av høringsarbeidet er prosjektert til slutten av juni, men kan fort først komme på plass i august/september.

Det er mye som mangler for at Digitoll kan brukes aktivt, og det er først når systemet er på plass at bransjen kan begynne å teste i noen vesentlig skala. Tolletaten har hatt flere år på seg til å avklare og legge på plass systemet for Digitoll. Det fremkommer imidlertid av høringen at det fremdeles er store områder som ikke er avklart. Vi kan ikke se at vi pr dags dato har et produkt i hendene som næringslivet kan forventes å tilpasse seg til. Av den grunn mener vi, som tidligere, at fristen for overgang må settes til 18-24 måneder fra tidspunktet høringsarbeidet er avsluttet i sin helhet.

3. Digital melde- og opplysningsplikt

NHO LT ser på den digitale melde- og opplysningsplikten, som relativt velfungerende, og den minst problematiske delen av reformen. Det er positivt at sjåfører ikke lenger skal kunne trenge å møte opp med store bunker papirer på grensen. En slik praksis er utdatert, og et digitalt system er å foretrekke.

Samtidig har det dukket opp flere utfordringer tilknyttet digitaliseringen av melde- og opplysningsplikten.

3.1 Ansvarsfordeling

For det første virker Tolletaten å tviholde på en svært utdatert ansvarsfordeling i denne typen saker, og knytter fremdeles ansvaret for dokumentenes innhold til sjåføren, på tross av at en sjåfør ikke har noen kontrollmulighet for lasten. Det er umulig for sjåføren å ta ansvar for det som rapporteres, men samtidig er det sjåføren som skal holdes ansvarlig for feil. Dette er uheldig blant annet ut ifra et rettsikkerhetsperspektiv, og det store moderniseringsarbeidet som Digitoll nødvendigvis gjør, hadde vært riktig sted å ta tak i ansvarsfordelingen mellom partene.

NHO Logistikk og transport skrev for øvrig følgende til høring tre, og som siteres av etaten i høringsnotatet til høring 4 s 9:

"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."

Tolletaten poengterer selv, på høringsnotatets side 11, at det bør vurderes en lovendring for ansvarsforholdene. Etter vårt syn er det altfor sent å begynne en slik vurdering nå. Dette skulle ha blitt avklart, og endret, lenge før innføringen av Digitoll. Å ikke ha dette arbeidet ferdigstilt i god tid før overgangsdatoen, er svært uheldig, og vitner om at grunnarbeidet for reformen på langt nær er ferdigstilt.

3.2 Utenlandske aktører

Tolletaten har konkludert med at utenlandske aktører ikke kan oppfylle melde- og opplysningsplikten, med mindre de registrerer seg i Norge. Det foreligger ikke et slikt krav for frakt av varer fra Norge til EU. Det britiske systemet for digital melde- og opplysningsplikt har heller ikke et slikt registreringskrav.

Konsekvensen av dette kravet er at de utenlandske transportørene må kontakte en norsk aktør for å utføre melde- og opplysningsplikten på deres vegne. Dette vil være svært tungvint, samt vesentlig fordyrende, både administrativt og juridisk. Alternativet med registrering av et Norskregistrert utenlandsk foretak, bringer med seg egne utfordringer og forpliktelser.

Som allerede kommentert over, har etaten vært lite villige til å klargjøre eller modernisere ansvarsfordelingen i lovverket. En norsk aktør, som ikke har noen kontrollmulighet for innholdet av eksempelvis kjøretøyet, eller for kvaliteten på den tilhørende dokumentasjonen, bør som utgangspunktet ikke ta den risikoen som følger et slikt ansvarsforhold. Risikoen er for stor, og for langt utenfor representantens kontroll. Kostnadene vil i så tilfelle være høye, og marginene i transport- og logistikknæringen er som kjent små. En begrensning som etaten legger opp til her, vil i realiteten gjøre det krevende for utenlandske transportører å påta seg transportoppdrag til Norge.

Etaten begrunner begrensningen i at de må kunne i tilstrekkelig grad identifisere de utenlandske aktørene, og at dette kun kan gjøres gjennom et registreringskrav. Samtidig fremkommer det på høringsnotatets side 11 at etaten faktisk har anledning til å identifisere transportører utifra deres EORI nr, men at dette vil bli for tidkrevende.

NHO LT mener at registreringskravet må fjernes, alternativt at ansvarsfordelingen mellom partene må klargjøres. Om det objektive ansvaret hos sjåføren ikke overføres til representanten, bør dette komme tydelig frem.

Som etaten selv skriver, jobber de med å få et bedre digitalt system på plass. Etter vårt syn burde et slikt system ha vært på plass i god tid før innføring. Når dette ikke er tilfelle, må etaten selv bære ansvaret for at systemet ikke er ferdigstilt i tide, og sette av de ressursene som kreves for å kunne identifisere utenlandske transportaktører.

4. Digitoll og avviklingen av direktekjøringsordningen

Avviklingen av direktekjøringsordningen har på mange måter vært den store bøygen i dette høringsarbeidet. Direktekjøringsordningen har ut ifra næringslivets perspektiv vært en suksesshistorie siden den ble iverksatt på 70 tallet, med et svært enkelt og lite byråkratisk system for fortolling av varer. Ordningen har ikke vært feilfri, men har fungert godt både for næringslivet og for myndighetene. At et såpass tillitsbasert system har fungert med over så mange år, og med så lite misbruk, sier noe positivt om det norske næringslivet, og om samarbeidet med myndighetene.

Avviklingen av direktekjøringsordningen og deklarasjonsfritaket for tollager er en voldsom omveltning for bransjen, for etaten, og samfunnet ellers. Den vil fundamentalt endre hvordan vi gjennomfører innførsel og fortolling, og krever betydelig omstilling. Konsekvensene ved at overgangen ikke fungerer optimalt er kaotiske grensetilstander, med enorme køer og forsinkelser i varefrakten. Dette er noe som vil ha betydelige konsekvenser langt utenfor bransjen selv. Både den norske og internasjonale transportbransjen har allerede store utfordringer når det kommer til kapasitet, mangel på arbeidskraft, særlig sjåførere, skaper betydelige problemer. Køer og forsinkelser på grensen vil resultere i at denne kapasitetsmangelen vil vokse, og i enda større grad påvirke det norske næringslivet.

For at denne overgangen skulle kunne ha blitt gjennomført på en smidig måte, måtte Tolletaten først ha ferdigstilt sitt eget arbeid. Som vi har vist til over, og som det klart fremkommer av det etaten selv skriver i høringsnotatet, er det imidlertid mye som fremdeles ikke er avklart. Fundamentale spørsmål er ikke svart ut, og nødvendige løsninger er ikke på plass.

Vi er nå mindre enn ett år fra innføringsdatoen den 1. april 2025, men vi vet fremdeles ikke hvordan avviklingen av direktekjøringsordningen skal se ut. Dette på tross av at vi har tre høringsrunder bak oss, hvor Tolletaten har fått store mengder tilbakemeldinger, forslag og innspill.

Vi viser i den sammenheng til en uttalelse fra høringssvaret vårt til høring 3, som siteres i høringsnotatet til denne høringen:

"NHO Logistikk og Transport viser i sitt hørings svar til at høringsarbeidet ikke vil «være avsluttet for 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. [...] 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.»

Vi er fremdeles av den samme oppfatning. Det er uansvarlig å innføre en såpass drastisk endring av en veletablert praksis, uten å gi et tilstrekkelig overgangsvindu.

4.1 Avvikshåndtering

Høring 4 utgjør Tolletatens første forsøk på å skildre en form for avvikshåndtering. Etter vårt syn er forslagene som fremmes her i liten grad av nytte.

NHO LT har hele tiden vært tydelige på at avviklingen av direktekjøringsordningen nødvendigvis er et robust, forutsigbart og smidig system for avvikshåndtering. Etter vårt syn burde det allerede ved presentasjon av den første høringen vært et tydelig svar på spørsmål som eksempelvis: Hva skal selskapet gjøre, om en del av en forsendelse ikke er ferdigfortollet ved ankomst til grensen?

Med direktekjøringsordningen har utfordringer og feil i stor grad blitt rettet opp i løpet av de første dagene etter ankomst. Dette har blant annet sikret at de ansatte i transport- og logistikkbransjen i stor grad har kunnet jobbe vanlige arbeidstider og arbeidsuker. Med avviklingen vil det ikke lenger være mulig å ordne problemer etter innførsel, og alt må som følge ordnes senest ved grensepassering. Uten gode avviksløsninger, betyr dette at bransjen i mye større grad må ha ansatte på jobb om natten, og i helgene. Samtidig nødvendigvis gjør dette også at Tolletaten har tilstrekkelig med ansatte på jobb i disse periodene, som også har tilstrekkelig kompetanse til å kunne løse de problemer som oppstår.

I denne høringen fremmes to forslag til løsning; midlertidig tollager (tollager E) og en unntaksordning.

Etter vårt syn vil verken av de to, individuelt eller i kombinasjon, oppfylle behovet for gode og smidige løsninger.

4.1.1 Midlertidig lager § 4-4-1 (3)

Forslaget til midlertidig lagring har et altfor omfattende datasettkrav, til å kunne fungere som et system for avvikshåndtering. Datasettkravet er som følge:

- a) tollprosedyre
- b) avsender
- c) antall varelinjer
- d) antall kolli

- e) deklarasjonspliktig (tollagerholder)
- f) tollrepresentant
- g) avsenderland
- h) container
- i) lagringssted
- j) varebeskrivelse
- k) varelinjenummer
- l) samlevarenummer
- m) opprinnelsesland
- n) bruttovekt
- o) prosedyrekode
- p) mengde i annen enhet
- q) godsnummer

Denne listen er unødvendig detaljert. Et av de viktigste poengene med et system for avvikshåndtering er at det skal fungere som en sikkerhetsventil der ting går feil, men denne løsningen vil i realiteten ikke fungere som en løsning. Næringslivet må ha en løsning som hindrer at hele vareforsendelser blir stående fast på grensen fordi det mangler tilstrekkelig informasjon om en liten av lasten.

Etter vårt syn gjør etaten dette vanskeligere ikke bare for næringslivet, men også for seg selv. Vi mener at prosedyren for midlertidig lager kun bør ha krav om mottaker og lagringssted. De øvrige punktene kan være frivillige, slik at aktøren får mulighet til å fylle inn den dataen man har tilgjengelig. Videre er seks dager altfor lite, og det bør minst gis en periode på ti dager.

Tolletaten har uttrykt bekymring for at dette vil frata dem muligheten til å oppfylle sitt samfunnsoppdrag, men dette er et konstruert problem. Varene vil for denne prosedyren, sendes til en godkjent tollagerholder, altså en aktør som Tolletaten allerede har vurdert som aktsom og troverdig. Varene kan kun ligge på midlertidig lager i noen få dager, og de må fortolles på en ny prosedyre, med vesentlig strengere datasettkrav, før de kan flyttes. Ergo vil varene være hos en godkjent aktør, og på et kjent sted, frem til de fortolles og formelt sett innføres til landet. Etaten vil ha god tid til å kontrollere varene om de ønsker, og vil som følge ha en fullgod mulighet til å opprettholde sitt samfunnsansvar.

4.1.2 Unntaksordningen § 3-1-3

Vi har ikke mye å bemerke her. Det er positivt at det åpnes for at Tolletatens ansatte kan løse krisesituasjoner på grensen. Samtidig er bestemmelsen for uforutsigbar, samt for snever, til at den i noen særlig grad vil kunne tas i bruk av næringslivet.

5. Noen øvrige bemerkninger

Høringen inneholder flere konkrete endringer, men vi har valgt å ikke ta for oss hver enkelt av disse. Det er imidlertid to punkter NHO LT finner det naturlig å nevne.

5.1 Digitoll på jernbane

Etter NHO LTs syn, er det uheldig at frakt av varer med tog bindes til transitteringsprosedyren. Det er som utgangspunktet ingen praktiske, eller juridiske, begrensninger som tilsier at jernbanen må frakte varer på transitt.

Frakt av gods på bane er svært forutsigbart, og Tolletaten har god tilgang til informasjon om togets og varenes posisjon. Det at etaten ikke har mulighet til å kontrollere akkurat på grensen, bør ikke være en reel hindring, ettersom varene uansett må ende opp eksempelvis på Alnabru. Etter vårt syn bør det av den grunn ikke være noe i veien for å deklare varen på prosedyren fri disponering, om aktøren ønsker det.

Vi har hatt møter med etaten om dette, og det virker som om det er løsninger på vei for dette varesegmentet, så vi går ikke noe nærmere inn på problemstillingen nå.

5.2 Fjerning av forsegling § 4-3-1 (4)

Vi ser på det som svært positivt at etaten nå åpner for at forseglinger kan fjernes av autoriserte mottakere. Dette vil være tidsbesparende for næringslivet, så vel som Tolletaten.

6. Avslutningsvis

Etter hvert som vi nærmer oss dato for overgang, nå om mindre enn et år, blir det tydelig at vi er langt fra et fungerende system.

Tolletaten er ikke ferdig med sitt arbeid, og deres ansatte er fremdeles ikke i stand til å imøtekomme utfordringene med Digitoll. Etaten har ikke klart å spre kunnskap på en så måte at de ansatte klarer å løse problemer som oppstår. Om noe er den manglende kunnskapen internt i etaten en kilde til merarbeid.

Digitoll har vært åpen for testing en god stund, men det gjøres fremdeles få faktiske tester. Totalt sett står to selskaper for det store flertallet av tester, og det er i all hovedsak fire selskaper som utfører det meste av tester i dag. Det er mange årsaker til dette, men en to av de viktigste er at barrieren for å begynne testing er høy, og at testing er mye mer tidkrevende enn hva det burde være.

Tolletaten må selv bli ferdig med sitt arbeid, og i tilstrekkelig grad informere sine egne ansatte om reformens innhold og praktiske gjennomføring, før de kan forvente at næringslivet begynner det enorme arbeidet med å omstille seg.

Det virker nå tydelig at overgangen 1.4.2025 ikke er gjennomførbar. Etter vårt syn bør datoen flyttes. Den 1. april 2025 kan heller settes som begynnelsen på en overgangsperiode, slikt at både næringslivet og Tolletaten får tid og anledning til å tilpasse seg endringene.

Vennlig hilsen
NHO Logistikk og Transport

Martin Berntzen Often
Advokatfullmektig