

Høringsuttalelse Nortrail – Norsk Trailer Express AS

Vi viser til høringsbrev 23/43951 av 1. februar 2024 og kommer med våre innspill.

Vi vil innledningsvis gjenta 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 må påpeke at det oppleves store mangler i gjennomføringsplanene.

Under følger våre kommentarer.

Tidsfrist:

Vi gjentar: Det ble bedt om utsettelse til 2025 ved 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 kommet enda et nytt datasett som skal gjelde fra 01.04.2024.

Det er et klart behov, som tidligere varslet, med 18-24 måneder implementering fra ferdigstilling av høringsarbeid og datakrav. Per d.d. er det under 12 måneder til oppstart, og mye er fremdeles uklart.

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 **samtlig**e enheter fysisk må stoppe på grensen for å avslutte eksportdeklarasjoner som igjen vil medføre mer kø, 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.

Tekniske løsninger:

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.

Enheter med samlast 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.

NORSK TRAILER EXPRESS AS
Medlem av *Nordic Chain*

Postboks 3 Alnabru
N-0614 Oslo
Verkseier Furulundsvei 49
N-0668 Oslo

Telefon: 22801700
Telefax: 22801770
E-mail: nortrail@nortrail.no
Internett: www.nortrail.no

Bankgiro: 5005.05.95096
Foretaksreg.: NO 921633564 MVA

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. Her har vår bransje tatt initiativ til en mulig løsning, men det er det behov for at Tolletaten også skaper løsninger for. Uten en løsning for dette vil det medføre en klart dyrere transport for sluttbruker, mindre gods per enhet (hver speditør/transportør må kjøre egne enheter), flere enheter over grense og en klar økning i miljøbelastning.

Vi vil også påpeke behovet for kvalitetssikring av det tekniske arbeidet.

Frem til 01.04.24 krevde datasettet f.eks. VAT/EORI nummer på samtlige avsendere (i tillegg til transportører og speditører). Dette ble oppdaget etter innspill fra bransjen så vidt vi har forstått, og så endret.

Samarbeid med andre etater:

Tolletaten har hovedansvar for vareflyt over grensen, men det er også andre etater/direktorater som er regeleiere.

Her etterlyser vi informasjon om hvordan behandling skal gjøres når varer må gjennom flere etater for deklarasjon, særlig hvordan dette skal løses utenfor kjernearbeidstid. Størst mengde av gods til Norge ankommer natt/helg, og da må det være mulig å gjennomføre deklarasjon på alle typer gods.

Kostnader:

Vi må også bemerke at kostnadene rundt Digitoll IKKE er ubetydelige. Det har vært gjentagende endringer, noe som igjen krever omstilling elektronisk og programmering som må gjøres. I tillegg vil det tilkomme langt høyere kostnader med behov for tilnærmet døgndrift 24/7, istedenfor dagens normalarbeidstid mandag-fredag 08.00-16.00. Det er en større prosess å endre arbeidsavtaler, noe som ikke kan påbegynnes før omfanget og behovet blir tydelig.

Det henvises i høringen til at bransjen kan starte omstilling nå, men det sees som ekstra kostnadsdrivende å starte dette arbeidet før omfang og behov faktisk er synlig.

Konkurransevidning:

Det er ikke mulig for utenlandske aktører å koble seg på Digitoll, 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 konkurransevidende og begrensende for næringslivet. Det anbefales at Tolletaten også ser om dette vil bryte med EØS-avtalen dersom det kreves norskregistrering av alle transportører som skal gå over norsk grense.

Dersom samtlige utenlandske aktører skal be norske speditører/transportører om hjelp til tollhandlinger må det også klargjøres hvilket ansvar den norske speditør/transportør påtar seg ovenfor Toll.

Korte frister ved passering:

Det må gjøres en justering når en enhet får «rødt» ved ankomst utenom de oppgitte to timer. Dette tidsrommet er for snevert, og det må være enkelt å oppdatere forventet ankomsttid.

Her bør det f.eks. lages en app som sjåfører kan logge seg inn på og melde om oppdatert ankomsttid.

I tillegg meldes det om at Tolletaten henviser sjåførene som får «rødt» til Maersk da de ikke har kapasitet til å hente frem informasjon om enheter hvor fristen er utløpt.

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.

Her er det også behov for Tolletaten å knytte seg til andre etater, f.eks. når det gjelder flyfrakt. Avinor vil ikke (av sikkerhetsmessige årsaker) dele pilotenes informasjon med vår bransje.

Det bør være et samarbeid mellom Tolletaten og Luftfartstilsynet for å sikre denne type informasjon.

Datasikkerhet og nødprosedyrer:

Det er ikke nevnt noe om datasikkerhet mht. driftsikring, 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 godset det gjelder 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.

En solid unntaksordning må utarbeides og settes i kraft. Denne kan ikke være som beskrevet i høringen, hvor en Tollbetjents avgjørelse «i det enkelte tilfellet» avgjør om en enhet må stå

på grense eller om den kan kjøre videre. Det må være klare løsninger og ikke opp til enkeltpersoner å avgjøre dette for å unngå gråsoner og tvilstilfeller (samt også sikre at konkurransevridning unngås).

Det må lages en løsning hvor speditør kan varsle om sendinger som er uten informasjon, slik at enhet kan passere grense og losse ved godkjent terminal. Sendinger som er uten informasjon må til tollager og stå der til dokumentasjon er i orden og deklarasjon utført. Dette gjelder et stort antall sendinger som kommer til Norge daglig, og MÅ ha en nødløsning. Dersom det kommer en enhet med 400 sendinger, hvor 2 mangler dokumentasjon så kan ikke hele enheten heftes på grense til disse 2 er dokumentert.

Vi vil også nevne at nødløsning ikke er en foretrukket løsning for speditør/transportør da det vil medføre dobbelt arbeid og merkostnader.

Testing ferge

På grunn av manglende systemer og løsninger er det per d.d. ingen fergeselskap klare til å benytte Digitoll, noe som også forsinker mulighet for testing. Her er det behov for at Tolletaten går i dialog med fergeselskaper for å se på hvordan dette kan løses.

Tollager «E»:

Her er den eneste differansen fra en fullverdig deklarasjon å levere to færre tall i tariffing samt verdi på vare.

Det vi etterlyser er en løsning for enheter hvor enkeltsendinger ikke har noen informasjon som beskrevet over i avsnitt om Datasikkerhet og nødprosedyrer.

Endringsmelding og straff:

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.

I tillegg må alle deklarasjoner med avvik «lages på nytt», istedenfor at endringer kan gjøres på original deklarasjon. Dette er svært tungvint, og sporing/historikk vil bli usynlig.

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 forhånds deklarerer sendinger med ferdigstilling av deklarasjon etter ankomst. Dette vil medføre at næringslivet får oppdatert informasjon fra

det som er forhåndsdeklarerert 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.

Vi ber også om informasjon om bøteleggingsregimet rundt endringsmeldinger.

Med deklarerer i forkant av grensepassering så kan ikke justeringer gjøres på samme måte som i dag hvor kontroll gjøres før deklarasjon for å minimalisere avvik.

Dersom Toll skal bøtelegge endringsmeldinger som kommer i etterkant pga. manglende mulighet til kontroll så vil det oppfordre vareeiere til å ikke gi beskjed ved endring. Dette vil være svært uheldig og gi mindre kontroll for Toll.

Det bør være fritak fra straff å melde inn avvik straks de er synlige, og at straff ilegges der deklaratant ikke har meldt inn endringer dersom det avdekkes ved f.eks. ettersyn fra Toll.

Vi må også legge til at det er svært tungvint å gjøre endringsdeklarerer dersom det blir rødt. Tidligere har vi kunnet endre eksisterende deklarasjon. I digitoll må deklarasjon gjøres på nytt som nevnt over.

Plombering av gods: Et godt alternativ er foreslått i denne høring.

Dokumenter:

Til tross for innsending av deklarasjon i forkant, og mulighet for at speditør/transportør sender inn dokumentasjon digitalt får vi beskjed om at sjåfør likevel må ha papirer med i transportenheten. Det burde ikke være behov for fysisk dokumentasjon med enhet dersom alt er sendt inn digitalt, både med tanke på miljøhensyn og merarbeid for transportør og Tolletaten.

Analyse av avviklingen av direktekjøringsordningen:

Å velge en forenklet analyse på et felt som vil omfatte absolutt all vareflyt over Norges grenser fremstår som veldig snevert. Vi som bransje har gjentatte ganger varslet om at dette er en ekstremt omfattende endring som vil medføre store kostnader og store endringer, ikke kun med hensyn til digitalisering, men også arbeidstid, arbeidsmetodikk m.m.

At bedrifter som i dag har bemanning mandag-fredag 08.00-16.00 i fremtiden potensielt må ha døgn drift hele uken igjennom vil medføre betraktelige kostnader.

Disse kostnadene vil igjen gå utover transportkjøpere og igjen sluttbrukere.

Vi ber igjen 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 for så å si alt 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.

Dokumentasjon og informasjon internasjonalt:

Det er behov for en bedre informasjonsflyt, med tydelig oversikt over alle endringer, enn det som foreligger i dag.

I tillegg ber vi om at informasjon også gjøres tilgjengelig på engelsk, da Digitoll vil affektere også land på utsiden av Norges grenser. For at vi som bransje skal kunne informere best mulig er vi avhengige av at informasjon kan hentes ut fra Tolletaten.

Avslutningsvis:

Vi er også bekymret for at nytt regime slik det foreligger nå vil medføre at bileiere ikke vil frakte sendinger til Norge. Dette er kritisk for hele bransjen og vil affektere 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 vil igjen be om at Digitoll samkjøres 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