



Høringsmøte med næringslivet

17. oktober 2022 – referat

Deltagere:

PostNord	Erling Thuland
DHL	Kate Burhol (teams) Torill Holm (teams) Inger Pettersen (teams)
Bring	Marte Gro Hansen
Color Line	Line Nordberg Hansen
DB Schenker	Iren Hofseth
Logent	Lars Bjørnar Brynhildsen (teams)
Bama	Wiggo Grøndalen
Unil	Nina Stokke
DSV	Elin Tveiten
Freja	Lars Bemer Tom Rune Nilsen
Kuehne+Nagel	Morten Høgberg
KGH	Per Halvordsson
NHO LT	Martin Berntzen Often
Tolletaten	Marianne Riise Anders Gautestad Jakobsen Elisabeth Sanneland Per Olav Gundersen Karianne Løken Karen Årseth Elisabeth Evjen Erik Vold Catalina Rivas (teams) Karina Olsen (teams) Lisbeth Angeltveit (teams) Stig Løland (teams)

1. Agenda for møtet. Formål med møtet

Høringsmøte NL

1. Formålet med møtet
2. Forskriftsarbeid
 - Høringsnotat1: Pt på høring. Frist 1.11
 - Høringsnotat2: Sendes etter planen på høring primo desember.
 - Etter innspill i første runde
 - Vurderinger rundt gjennomføringsplanen og forslag til konkrete datoer



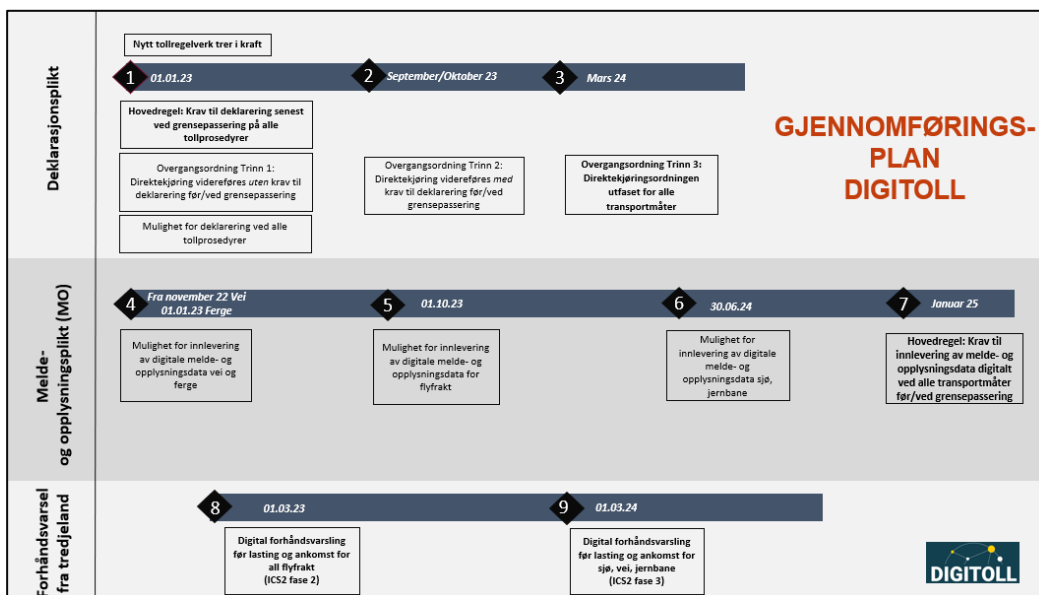
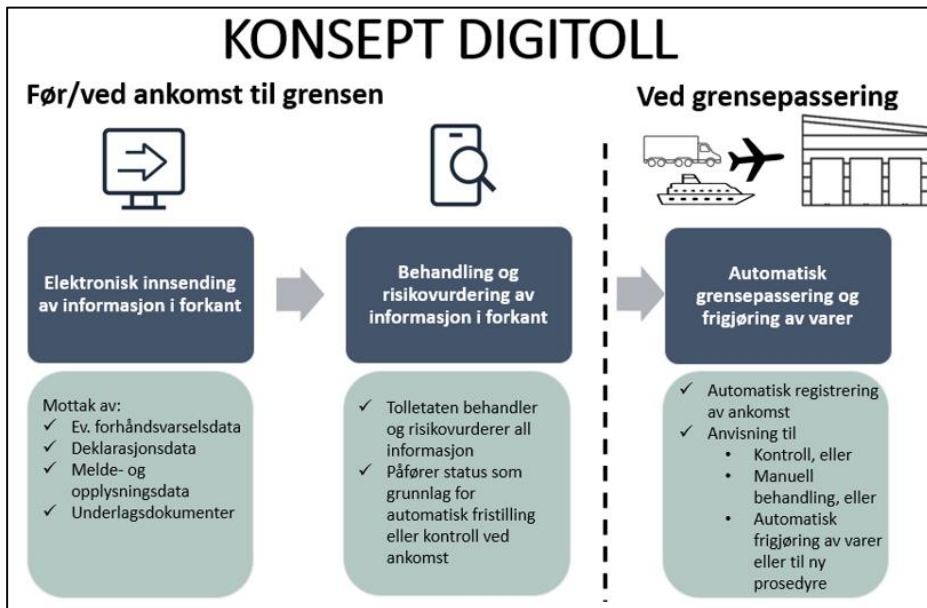


Tolletaten ønsket i dette høringsmøtet å diskutere innspill til høringen som nå ligger ute om gjennomføringsplanen for Digitoll, herunder forslag til utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt.

Innspill vurderes i neste høringsnotat som etter planen kommer i desember. Her vil detaljer rundt gjennomføringen og konkrete tidspunkter etter planen foreslås.

De endringene som får størst betydning i ny vareførselslov er kravet til deklarerer ved innførsel. Dermed skal alle varer deklarerer og underlegges en tollprosedyre senest ved ankomst. Dette betyr at dagens direktekjøringsordning vil bli faset ut.

2. Kort gjennomgang av gjennomføringsplanen





Ny lov om inn- og utførsel av varer (vareførselsloven) og ny lov om tollavgift (tollavgiftsloven) trer i kraft 1.1.2023. Fra denne dato er det krav til *deklarerings av alle varer ved innførsel*. Det er foreslått en overgangsordning knyttet til direktekjøringsordningen:

- Det kan fra 1.1.2023 – ca 1.10.2023 fortsatt direktekjøres varer, uten å deklare ved ankomst.
- Det kan fra 1.10.2023 – ca 1.3.2024 fortsatt direktekjøres varer, men nå med krav til å deklare slike varer under tollager prosedyren.
- Fra 1.3.2024 er direktekjøring ikke lenger tillatt.

3. Deklarasjonsplikt. Tollprosedyrer. Datakrav

Ny lovgivning fra 1. januar 2023

Deklarasjonsplikt

- Hovedregel § 3-1: Alle varer skal underlegges en tollprosedyre **ved innførsel** (med mindre de skal avstås eller gjenutføres)
- Hvilken prosedyre som kan brukes er listet opp i lovens kapittel 4
- Det skal leveres en deklarasjon tilpasset den aktuelle prosedyren
- Hvilken informasjon som skal sendes inn er tilpasset den aktuelle prosedyren

Tollprosedyrer

- § 4-1 Overgang til fri disponering
- § 4-2 Forpassing
- § 4-3 Transittering
- § 4-4 Tollager
- § 4-5 Midlertidig innførsel
- §§ 4-7 og 4-8 Bearbeiding

**Informasjons-
plikter i ny lov**
Forhåndsvarsel
Deklarasjonsplikt
Melde- og
opplysningsplikt
Fremleggelsesplikt



Tollprosedyren overgang til fri disponering

- Den deklarasjonspliktige velger selv hvilken tollprosedyren en vare skal underlegges ved grensepassering
- Tollprosedyren overgang til fri disponering innebærer at varen frigjøres for fri omsetning, bruk eller forbruk
- Vilkår for at varen kan underlegges en prosedyre:
 - Deklarasjonen er akseptert av Tolletaten (passert input-kontroll)
 - Varene er fremlagt for Tolletaten
 - Vilkårene for den valgte prosedyren er oppfylt
 - De nødvendige tillatelser for å innføre varene foreligger
 - Prosedyren overgang til fri disponering forutsetter at innførselsavgifter er betalt eller at det er stilt sikkerhet for betaling
- Om det ved lossing oppdages avvik: Plikt til å sende endringsmelding (omberegne)
- Det må jobbes for at informasjon om varer i fremtiden følger varen, ikke kommer etterpå





Tollprosedyren tollager

- Hva skjer med godsregistreringen?
- I dag er regelen at det skal godsregistreres ved «innlegg på lager». Noe som bl.a. har ført til etablering av tollagerholdere på grensen.
- Ny lov forutsetter at det skal leveres deklarasjon for å legge en vare under prosedyren tollager
- Varene kan underlegges prosedyren tollager ved grensepassering
- Antatt at innleggsdeklarasjon vil erstatte behovet for utstedelse av godsnummer i mange tilfeller
- Tollagerholder skal fortsatt registrere varen i tollagerregnskapet
- Vil komme tilpassede regler om tollagerregimet



Direktekjøring fra september/oktober 2023

- Deklarasjonsplikt for alle varer som skal underlegges prosedyren, herunder varer som direktekjøres
- Deklarasjonen skal leveres i TVINN før eller senest ved grensepassering
- Hva er utfordringene?
 - Levering av deklarasjon på et tidligere tidspunkt enn i dag?
 - Den totale mengden opplysninger som skal leveres?
 - Enkelte opplysninger som er vanskelige å skaffe til veie før grensepassering?
- Vil løsningen fungere med reduserte datakrav?



Datakrav prosedyren tollager

Dataelement	Merknader
Deklarasjon (EU/tredjeland) og ekspedisjonstype (1)	
Avsender/eksportør (2)	
Antall kolli (6)	
Varemottaker (8)	
Deklarant/representant (14)	
Avsenderland (15)	
Containere (om varene transporteres i container eller ikke) (19)	
Fakturert valuta og totalbeløp (22)	NHO: Utfordring
Varene lagringssted (30)	
Kolli og varebeskrivelse (31)	
Varelinjenummer (32)	
Varenummer (33)	NHO: 4 siffer
Kode opprinnelsesland (34)	
Bruttovekt (35)	
Mengde i annen enhet (41)	NHO: Ofte ikke oppgitt
Tillatelser fra andre myndigheter som kreves fremlagt senest ved grensepassering (44)	NHO: Ofte ikke mulig å innhente tillatelser på forhånd
Lagerkode (49)	NHO: Bransjen er avhengig av å få avklart hva, om noe, som skal erstatte godsnummer.





Underlagsdokumentasjon/vedlegg

- Faktura
 - Løsning med innsending av faktura for alle forsendelser via API. Ufordringer med dette?
- Tillatelser
 - Ufordring med veterinære og plantesanitære varer
 - NHO: Varer underlagt veterinære eller plantesanitære restriksjoner fra land utenfor EØS-området eller Sveits, er ikke omfattet av overgangsperioden. Dette er etter vårt syn ikke gjennomførbart i praksis. Disse varene bør omfattes av overgangsordningen på lik linje som øvrige varer.

Diskusjoner/innsjutt i møtet

Før møtet mottok Tolletaten skriftlig innsjutt fra NHO LT. Dette er tatt inn bakerst.

Generelt

Aktørene viser til at konsekvensen av endringene må beskrives mer detaljert i høringsnotatet.

Manko/overtallighet

Aktørene er opptatt av hva som skjer med manko, og spesielt overtallighet. Dette oppdages ofte ikke før lossing, f.eks. på terminal, ved at det i lasten er for mye eller for lite gods i forhold til hva som er deklarerert. Om det er deklarerert 50 sendinger på en transport, men oppdages 51 sendinger ved lossing, hvem er ansvarlig for deklareringsav overtallig? Den som lossar, har kanskje ingen informasjon om sendingen/varene og det kan f.eks. være en helt ukjent sending.

Det påpekes at aktørene (dvs. fører) bøtelegges for overtallig gods, men at det her er ulik praksis i Tolletaten. I dag er det slik at man på grensen får straff, og at det ikke er noen konsekvenser når feilen oppdages ved lossing.

Det ble ellers vist til at det er viktig å ha rutiner for å unngå at manko/overtallig situasjoner oppstår. Videre at lovgivningen ikke er godt nok tilpasset til at det kan være manko. Det gjelder også i EU, hvor UCC ikke har regler om overtallighet/ekstragods, men det finnes likevel praktiske løsninger for dette.

Varemottaker er deklarasjonspliktig etter loven, og dermed den som er ansvarlig for å rette feil, enten det er for mye eller for lite gods. Omberegning skal skje gjennom TVINN på ordinær måte.

Vi vil i høringsnotatet omtale problemstillingen særskilt, og med særlig fokus på overgangsperioden der direktetekjøring fortsatt er tillatt.

Vil feil i en sending medføre stopp av hele transporten på grensen?

Vi går inn i en overgangsperiode med store endringer både for Tolletaten og næringslivet. Vi vil tilstrebe å benytte veiledning i første omgang. Dersom det oppdages feil før ankomst, vil innsender bli kontaktet med det formål å rette feil før transporten ankommer. Gjøres samme feil mange ganger kan det få konsekvenser. Hva er konsekvensen dersom feil ikke kan rettes på grensen, f.eks. fordi pliktige opplysninger ikke lar seg innhente på grensen?



Fri disponering

Når går varer over til fri disponering? Selv om Tolletaten vurderer innsendte data før ankomst, vil varer aldri frigjøres til valgt prosedyre før transportmiddel er registrert ankommet ved grensen.

Kort ledetid for varer fra SE

Det vises til at det for varer fra Sverige er korte ledetider før ankomst til grensen, og dermed vanskelig å ha klar all informasjon før ankomsten.

Mulighet til å sende inn deklarasjonsdata inntil 30 dg før ankomst

Det er pr i dag eller ved innføring av nytt regelverk ikke mulig å legge inn deklarasjonsdata i TVINN så lang tid i forveien. Deklarasjonsdata kan legges inn inntil 5 dager før ankomst.

Hva skal sjåfør ha med ved ankomst til grensen?

Det vises til at det kan bli mange og lengre stopp på grensen dersom alt som direktekjøres skal fortolles på grensen. Det er mer arbeid knyttet til håndtering av deklarasjon for overgang til fri disponering enn gods som direktekjøres/godsregistreres. Inntil de har på plass en løsning for digitalt innlevert informasjon om melde- og opplysningsdata, vil sjåfør måtte stoppe på grensen. Det samme gjelder for fremvisning av eksportdokumenter fra EU.

Hvilken referanse skal sjåfør vise på grensen?

Dersom melde- og opplysningsdata er levert digitalt: Sjåfør viser til kjøretøyets registreringsnummer og nasjonalitet i ekspedisjonen. Her finnes all informasjon allerede innrapportert.

Dersom det ikke er levert inn data på forhånd: Sjåfør må vise dokumentasjon som i dag. Inntil all informasjonsflyt er digitalisert vil det bli et tosporet løp.

Europeiske transportselskap

En utfordring er utenlandske speditører/transportører som sender varer til Norge uten at noen norske aktører eller personer er involvert før/når de ankommer grensen. Hvordan håndteres dette? Uklart hvor mange dette vil omfatte.

Har aktørene startet prosessen med endring i rutiner?

Rutiner er like viktig å endre som system - hva gjøres? Flere har satt i verk større informasjonstiltak, erfaring viser at det skal mye til for å endre praksis. Dette kommer til å ta lenger tid enn ønskelig.

Det er sterkt ønskelig at Tolletaten lager et informasjonsskriv om endringene og konsekvensene, på flere språk, som kan benyttes overfor underleverandører. Underleverandører er i dag vant til at det i Norge kan deklarerer etter grensepassering. Rutiner for innsamling av informasjon må derfor endres. Dette viser seg å være svært krevende. Det vises til at en stor utfordring blir å få samlet inn informasjon til manifestene.

Om faktura

Tollverdi skal normalt dokumenteres ved en faktura. Det er en stor utfordring at fortolling avvises på grunn av manglende faktura. Mange deklarasjoner med proformafaktura blir i dag avvist av Tolletaten. Dette problemet blir ikke mindre når alle varer skal deklarerer før/ved grensepassering. Dersom det er mulig å benytte proformafaktura (i stedet for handelsfaktura ved deklarerer), vil dette lette arbeidet betydelig. Med mulighet for omberegning hvis handelsfaktura avviker fra proformafaktura som er benyttet ved deklarerer. Det er noe ulike erfaringer knyttet til hvor ofte det er avvik mellom handelsfaktura og proformafaktura.



Forskriften sier «faktura» og det er pr. definisjon ikke en proformafaktura, men er likevel akseptert i enkelte tilfeller. Tolletaten vil vurdere om det skal åpnes for proformafaktura, og ev. i hvilke tilfeller.

Særlig om kravet til deklarerer også på varer som direktekjøres fra oktober 2023

Det er enighet om at digitalisering er veien å gå, og likeledes er det forståelse for at dagens direktekjøringsordning må fases ut.

Generelt vises det imidlertid til at tiden frem til oktober 2023 er for knapp med tanke på å få på plass tilstrekkelig informasjon, nødvendige rutiner og systemer. Bemanningsproblemer er en stor utfordring med denne tidslinjen. Kvaliteten blir deretter. Vanskelig å få tak i folk. Stor kostnadsdriver. Det vises også til problemene med Brexit i UK, det gikk for fort, var for strenge krav i oppstarten, noe som førte til lange køer.

Generelt oppfattes ikke forslaget slik det foreligger som en overgangsordning. På grunn av kravet til innleggsdeklarasjon på tollager fra oktober 2023 blir direktekjøringsordningen i praksis faset ut fra samme tidspunkt.

Det trengs en lengre overgangsperiode. Fra planen ble presentert første gang og til høringsnotatet har det alt gått om lag et halvt år. Det ble antydnet en 2-års overgangsperiode.

Det vises også til at det er et problem at systemstøtte for digital melde- og opplysningsplikt ikke er på plass. Videre er det et problem at eksport fra EU på vei må avsluttes manuelt. Mer fristende å gå over til digitale løsninger hvis eksporten kan ekspederes digitalt.

Aktørene er bekymret for at kjøretøy i stor grad blir stående for lenge på grensen, pga. manglende informasjon, eksempelvis manglende tillatelser.

Muligheten til å starte opp med innsending av melde- og opplysningsdata digitalt

Mange av aktørene har samme systemleverandørene. Disse klarer ikke levere/implementere hos mange samtidig. Må vente på tur. Kan være utfordrende å implementere, siden de ulike selskapene har ulike systemer.

Datakrav tollager

Kravet til hvilke data som skal leveres ved innlegg på tollager/direktekjøring fra oktober 2023 er altfor omfattende. Dette er i realiteten ingen overgangsordning. Flere mener de ikke kan bruke ordningen. De har store gjennomstrømningslagre, og liten kapasitet til å lagre varer. Majoriteten av varer som legges på lager er nettopp fordi info mangler. Det mangler «ventiler» i overgangsordningen.

Konsekvensen av å feildeklarerer varer inn på lager må omtales.

DB Schenker mener datakravene må redusere, da dette blir dyrt.

DHL mener ikke nødvendigvis at datakravene skal utsettes, det utsetter bare problemet (NB! DHL er et kurerselskap og har kontroll i alle ledd, bl.a. egne transportmidler)

Næringslivsrepresentantene viser til at man like godt kan deklarerer med prosedyren overgang fri disponering, men at det i mange tilfeller vil mangle informasjon. Noe som kan føre til køer. Har ikke kapasitet til å legge det som i dag direktekjøres på fysisk tollager.



Det ble reist spørsmål om vi kunne bruke tollager til å løse avvikssituasjoner? Hva med et slags tollager light (midlertidig lager) som ordningen i EU. Der også avvik kan håndteres.

Hva med mulighet for forenklet deklarasjon? Eksempelvis innstikksordninger. Levere noe data først, fyller på med mer etter hvert. Foreløpig deklarasjon, fullføre etter noen dager, uten å legge godset på lager.

Det ble stilt spørsmål om hva som skjer med godsregistreringen i fremtiden?

Hva med kopling mellom deklarasjonene innlegg tollager og fri disponering?

Kan bestemmelse om utsatt fastsettelse av tollverdi benyttes?

Krav om varenummer driver kompleksiteten opp. Næringslivet kan oppgi noen siffer, men kanskje ikke alle. Eller nummer er kanskje ikke helt korrekt i starten. Gjør det noe at varenummer ikke har alle siffer ved innlegg på tollager?

Tillatelser fra andre myndigheter er problematisk pga. lang saksbehandlingstid for enkelte tillatelser.

Opprinnelsesland er en utfordring.

Varelinjenummer er et problem.

Lagringskode: Hva skal brukes, godsregistreringsnummer eller tollagerkode?

I en del tilfeller vet speditør/transportør ikke hvem som er mottaker (f.eks. privatpersoner), og det er utfordrende å få tak i disse opplysningene 24/7.

Når tollager i fremtiden kun er fysisk tollager (ikke direktekjøring)? Hva er poenget med å levere så mye opplysninger når varen fysisk legges på tollager?

Ønske om at høringsnotatet beskriver overgangen mellom de ulike prosedyrene. Hvilke skal brukes når og hva er konsekvensene. Når anses tillatelse til lossing gitt.

Veterinære varer er utfordrende. Forhold som krever fysisk kontroll av veterinær, men har ikke foreliggende tillatelse. Hvordan skal dette gjennomføres i praksis?

Tillatelser er generelt utfordrende. Hvordan skal dette fungere? Skal fergen ligge ved kai til det er innhentet tillatelse?

4. Melde- og opplysningsplikt. Datakrav



Ny lovgivning fra 1. januar 2023

Melde- og opplysningsplikt

- Hovedregel § 2-3 (fartøy/skip), jf. § 2-3-3 (vei/tog/fly) – todelt plikt
- **Meldeplikt** – plikten til å melde transportmiddelets ankomst til tollområdet
- **Opplysningsplikt** – plikten til å gi opplysninger om transportmiddelet, besetning og varer som bringers med som last
- Fører skal melde fra om ankomst til bestemmelsessted i tollområdet
- Melding kan gis av andre på førerens vegne
- Formålet med regelen

**Informasjons-
plikter i ny lov**
Forhåndsvarsel
Deklarasjonsplikt
Melde- og
opplysningsplikt
Fremleggelsesplikt



Digital melde- og opplysningsplikt

Ved forskrift er disse pliktene foreslått også for fører av tog og motorvogn (gjeldende høringsforslag)

- Forskriftsfestingen er en videreføring av dagens rettstilstand i tollforskriften, men det vil komme krav til digital levering av opplysninger
- Digital melde-/opplysningsplikt nødvendig for å tilby en automatisert og effektiv grensepassering



Datakrav melde- og opplysningsplikt

Transportmiddel	Fører	Tid	Sted	Last
– Registreringsnummer	– Navn	– Estimert ankomst-tidspunkt	– Estimert tollsted for ankomst grense	– Grov varebeskrivelse
– Nasjonalitet til transportmiddel	– Fødselsdato	– Estimert og faktisk tidspunkt for avreise ved siste lastested	– Lastested	– Ca. volum, verdi og vekt.
– Transportmiddeltype	– Nasjonalitet		– Lossested	– Referanser til deklarasjon og/eller transittering
– Transportmåte	– Mannskap		– Sted for akseptanse	– Mottaker
– Transportør	– Kontaktinformasjon (e-post/ telefon-nummer)		– Sted for leveranse	– Avsender
– Aktivt transportmiddel ved grensepassering				– Opprinnelsesland
– Passivt transportmiddel ved grensepassering				– Referanse til eksportdeklarasjon fra EU/Sverige
– Container-indikator				
– Container-nummer				
– Tollforsegling				
– Kjøretøyopplysninger				





Generelt: Mange uavklarte spørsmål som må på plass før næringslivet kan starte opp. Næringslivsaktørene uttrykker at det er problematisk at løsninger og svar kommer for sent, og at det pr i dag foreligger for lite konkrete beskrivelser av løsninger.

Det er mange utfordringer mht. datakrav:

Navn, førselsdato og id på fører.

Innsending av data på samme transport. Det er ofte flere aktører; viktig at de ikke kan se hverandres info. Hvordan gjøres dette i praksis? Hva med endringer. Hvem er ansvarlig ved manko/overtallighet. Hvem er ansvarlig for helheten, dvs. at alt er innrapportert på aktuelt transportmiddel? Noen må ha kontroll på og ha ansvar for å sørge for at alt er med.

Hva når sjåfør plukker opp last på veien? Hvem skal melde inn det?

Etter loven er fører ansvarlig. Vedkommende bør ha mulighet til å kunne låse «sitt manifest» da fører er den ansvarlige og er den som oftest blir bøtelagt/straffeforfulgt.

Det ble etterspurt en mulighet for at fører enkelt kan oppdatere innsendt informasjon om endringer av fører, transportmiddel eller ankomst. Det ble ytret ønske om at dette f.eks. kan gjøres gjennom en app.

Det er en utfordring at sjåfør ikke har kunnskap om hva som meldes inn.

Viktig diskusjon: Hvem bærer risikoen ved feil?

Veterinære og plantesanitære varer fra tredjeland: Disse omfattes ikke av overgangsordningen med videreføring av direktekjøring. Slike varer må deklarerer fra 1.1.2023. Det er uklart hva som omfattes av unntaket fra overgangsordningen. Er det kun CHED?

Næringslivet sier at det er behov for ca. 2 år fra regelverket er kjent til alle systemer og rutiner kan være oppdatert. Enighet om at planen slik den nå foreligger, har for kort gjennomføringstid for omleggingen.

Det savnes en utredning på hva det vil medføre for næringslivet og for etaten selv, å kjøre dobbeltløp (utfasing/innføring av digital MO) frem til digital løsning er på plass på alle grenseoverganger, flyplasser og havner. Det må tas høyde for at antallet manuelle ekspederinger ved grensestasjonene vil mangedobles fra dagens nivå i denne perioden. Har etaten tilstrekkelig ekstraressurser og -bemanning til å sette inn for å møte denne pågangen?

Oppsummering

Tolletaten er takknemlig for innspill i høringsmøte. Basert på tilbakemeldinger vil vi blant annet gjøre en ny gjennomgang av planen og innholdet i overgangsordningen. Mer detaljerte forslag vil bli omtalt og detaljert i neste høringsnotat som etter planen legges frem innen utgangen av året. Informasjon vil også fortløpende bli lagt ut på nett.

VEDLEGG: Innspill fra NHO i forkant av møtet er gjengitt nedenfor:

«Punktliste for høringsnotat

Avvikling av direktekjøringsordningen

- På nåværende tidspunkt foreligger det for lite informasjon om den praktiske gjennomføringen av avviklingen. Direktekjøringsordningen er en integrert del av tollregimet, og det er ikke avklart hvordan dagens prosesser skal erstattes.
- Det er vanskelig for bransjen å begynne en omfattende endringsprosess uten å vite hvordan endringene skal se ut.
- Pr dags dato foreligger det veldig få detaljer om de nye prosessene. Inntil detaljnivået blir vesentlig bedre, har bransjen i liten grad mulighet til å tilpasse seg. Desto lenger situasjonen fortsetter, desto større er sannsynligheten for betydelige trafikkforstoppelser ved overgangen sept/okt 2023.
- Avvikling skjer i realiteten sept/okt 2023, ettersom datasettet etaten ønsker for tollager i stor grad likestiller prosedyren med fri disponering.
- Varer underlagt veterinære eller plantesanitære restriksjoner fra land utenfor EØS-området eller Sveits, er ikke omfattet av overgangsperioden. Dette er etter vårt syn ikke gjennomførbart i praksis. Disse varene bør omfattes av overgangsordningen på lik linje som øvrige varer.
- Hvordan skal avvik og mangler håndteres etter sept/okt 2023? Dette må avklares.
- Bransjen har også behov for en avklaring om hvordan utenlandske transportfirma skal forholde seg til avviklingen, og de nye reglene om deklarasjon for tollager.

Deklarasjonsplikt tollager

- Det er avgjørende at bransjen kan gjøre raske og effektive korrigeringer i tollagerdeklarasjonen.
- Det må avklares hvordan et eierskapsskifte av varer på tollager skal prosesseres.
- Datasettet for tollager er for omfattende, og bør forenkles:
 - o **Fakturert valuta og totalbeløp (22)** - Fakturert valuta og totalbeløp bør ikke være en del av det påkrevde datasettet. Uten et verdikrav vil mengden last som blir stående fast på grensen reduseres betraktelig.

Avsender vet ofte ikke hvor stor del av en last som får plass i en forsendelse, noe som gjør det særlig krevende å dokumentere verdi.

- o **Varenummer (33)** - Det er ofte mye feil når det kommer til varenummer, særlig i transitteringsdokumenter. Vi foreslår at datasettet for tollager kun krever de fire første sifrene.
- o **Mengde i annen enhet (41)** - Mengde i annen enhet er ofte ikke oppgitt, og vil ofte være umulig å oppgi. Som følge bør den ikke være en del av det påkrevde datasettet.
- o **Tillatelser fra andre myndigheter som kreves fremlagt senest ved grensepassering (44)** – Det er ofte ikke mulig å hente inn tillatelser i forkant, blant annet pga den enkelte regeleiers praksis for godkjennelsesprosessen.



For at dette skal være mulig må Tolletaten først opprette dialog og samarbeid med de øvrige tillatelsesgiverne.

- **Lagerkode (49)** – Bransjen er avhengig av å få avklart hva, om noe, som skal erstattet godsnummer.

Digital melde og opplysningsplikt

- Hva er tidsfristene for innrapportering i systemet, og hvor tidlig kan innrapporteringen gjøres? Bransjen trenger en detaljert oversikt her.
- Detaljnivået som påkreves er altfor strengt. Sjøfær, bil, container, tid, sted, er alle informasjonslinjer som kan endre seg raskt. Det kan være som følge av sykdom, problem med bil, hendelser på vei, eller andre forsinkelser. Vegfrakt er av sin natur uforutsigbar, og krever som følge et fleksibelt system. Informasjonskravet må være relativt begrenset, og det må være enkelt å gjøre endringer i den innrapporterte informasjonen på kort varsel. Videre må endringene kunne gjennomføres av andre enn manifesteier.
- Det er avgjørende for bransjen at det avklares tydelig hvem det er som bærer risiko for det enkelte steg i prosessen.

Digitoll

- Bransjen er som utgangspunktet veldig positive til Digitoll.
- Innføringen vil dog koste bransjen store summer. Dette vil særlig slå hardt ut på de mindre selskapene.
- Europa er i liten grad digitale, hvordan vil Digitoll fungere eksempelvis med de svenske utførselsreglene ved frakt til Norge?

Hva trenger bransjen?

- En lengre overgangsordning. Det er bare ett år igjen til sept/okt 2023, men vi har fremdeles for lite informasjon til å starte de store system- og bemanningsmessige endringene som kreves.
- Bransjen er helt avhengige av en detaljert, praktisk gjennomgang av hvordan endringene skal fungere i det nye systemet. Eksempelvis, men ikke begrenset til: Hvordan skal avvikshåndtering gjennomføres? Hvordan skal endring fra en prosedyre til en annen gjennomføres. Hva med transittering som avsluttes ved et tollager, hvordan vil den prosessen bli? Osv.
- Bransjen trenger også en løsning på stykkgoods. Hvordan skal det være mulig å sikre at de individuelle partene har levert tilstrekkelig informasjon i forkant. Vil Tolletaten gi et grønt lys, eller noen form for oversikt? Hvem vil i så fall ha tilgang til denne, og hvor mye informasjon vil deles mellom partene?
- Det blir også nødvendig med en klargjøring fra Tolletaten om hvem som har ansvaret opp imot etaten når det kommer til de enkelte leddene i transportkjeden.
- Vi trenger en gjennomgang av hvordan det nye systemet skal fungere i sammenheng med andre regelverk, som f.eks Mattilsynet og deres godkjenningsprosesser. Hvor langt har etaten kommet i arbeidet med å samkjøre disse prosessene?
- En plan for hvordan å håndtere utenlandske aktører uten tilstedeværelse i Norge.



- Et myndighetsskriv på flere språk som gjennomgår endringene, og som kan distribueres til aktører i utlandet. Toll bør også identifisere alle aktører i TVINN og sende informasjonspakke om endringer i Altinn. (Tollestaten gjorde noe lignende i 2017).
- Vi ser for øvrig behov for en egen tollrepresentantrolle i Altinn.

Øvrige konsekvenser av reformen

- Store kostnader for bransjen.
- Et stort behov for kompetanseheving og endring av arbeidstid i en tid hvor det er særdeles vanskelig å få tak i arbeidskraft.
- Stopp og opphopning på grensen vil gjøre det krevende å levere, og kan som følge resultere i at aktører nedprioriterer fraktoppdrag til Norge.
- Om man ikke er digital på grensen, må alle stoppe på grensen. PR dags dato er det kun Svinesund og Ørje som er forberedt. Dessuten er ikke svenske prosedyrer tilpasset et slikt system i dag.»