

Endring i vareførselsforskriften (Digitoll, del 4) - høringsvar fra Jernbanedirektoratet

Vi viser til ovennevnte høring, med høringsfrist 30. april.

Innledende kommentar

Jernbanedirektoratets utgangspunkt er det store og økende omfanget av varer som krysser grensen, også via jernbane. Kompleksiteten i varestrømmene er også blitt mer krevende å håndtere. Dagens manuelle løsninger er etablert for å håndtere helt andre volumer og uten dagens krav til tidseffektivitet. Løsningene er også svært tid- og ressurskrevende å administrere både for det offentlige og for næringslivet.

De nødvendige endringene for digitalisering gjennomføres gjennom Digitoll-konseptet, basert på følgende forutsetninger:

- Informasjon leveres digitalt, før eller senest ved grensepassering.
- Tolletaten behandler og risikovurderer forhåndsinformasjon før ankomst. Så langt det er mulig tas det på forhånd stilling til om en transport eller vare skal kontrolleres ved ankomst.
- En i størst mulig grad automatisert grensepassering med automatisk frigjøring av varer for valgt prosedyre.

Denne høringen innebærer forslag til enkelte endringer i vareførselsforskriften. På bakgrunn av innspill til høring del 2 av 30. mai 2023 (om utfasing av dagens direktekjøringsordning og innføring av digital melde- og opplysningsplikt), foreslår Tolletaten flere tiltak som blant annet skal avhjelpe i omstillingsperioden frem til direktekjøringsordningen fases ut, og det innføres en hovedregel om krav til digital melde- og opplysningsplikt 1. april 2025. Enkelte av tiltakene vil kreve endringer i vareførselsforskriften, og forslag til endringer er omtalt i denne høringen.

Jernbanedirektoratet hadde for øvrig ingen merknader til høring del 2.

Gjeldende rett og praksis, og nye krav

Etter vareførselsloven skal flere plikter innfris når varer ankommer tollområdet. Fører har melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet etter vareførselsforskriften §§ 2-3-3 og 2-3-4. Dette innebærer at det skal sendes opplysninger om transportmiddel, last, tid og sted for ankomst og en ankomstmelding.

Melde- og opplysningsplikten for tog skal dermed oppfylles «snarest mulig» etter ankomst til sted hvor kontroll skal finne sted, eller tollmyndighetene skal komme om bord. Det er imidlertid ikke regulert nærmere på hvilke steder denne kontrollen skal finne sted.

Etter vareførselsforskriften § 2-3-3 femte ledd kan melding om ankomst skje ved en fast ruteplan eller ved melding om den enkelte ankomst på forhånd. Passasjer- og godstog i fast rute er i dag unntatt meldeplikt ved ankomst til tollområdet.

Etter 1. april 2025 er det krav til deklarerings av varer som innføres til tollområdet før eller senest ved grensepassering, jf. vareførselsloven § 3-1. For jernbanegods fra Sverige til Norge er det praksis at varene underlegges transitteringsprosedyren. Bakgrunnen er at det ved grensen ikke er grensetollsteder hvor varer kan fremlegges for tollmyndighetene. Det vil heller ikke være mulig å avslutte eller starte en ny tollprosedyre på grensen. Ettersom varene skal være under en tollprosedyre fra grensen og frem til bestemmelsesstedet i Norge, er det derfor per i dag ikke mulig å benytte en annen tollprosedyre.

Behov for endring

Digitalisering av melde- og opplysningsplikten ved ankomst med tog medfører behov for enkelte endringer i pliktene. Formålet med Digitoll er å innhente opplysninger om transportmidler og last som ankommer tollområdet i den kommersielle vareførselen før eller senest ved ankomst til tollområdet. Dette innebærer imidlertid utfordringer på jernbanen ved at det ikke finnes grensetollsteder langs grensen der varene ankommer tollområdet, hvor pliktene kan innfris. Det er i dag ingen grensetollsteder hvor:

- (digital) melding om ankomst kan avgis,
- varene kan fremlegges (det vil si gjøres fysisk tilgjengelig for toll),
- tog stopper,
- det er kontrollfasiliteter – tollprosedyrer kan avsluttes/startes digitalt (er koblet til ankomst tollområdet).

Tolletaten har vurdert hvor og hvordan pliktene ved togtrafikken kan innfris, og hvor de ulike hensyn og plikter samtidig kan ivaretas. En digital registrering av selve grensepasseringen er per i dag ikke tilstrekkelig, selv om Tolletaten skulle fått tilgang til slike data fra for eksempel Bane NORs systemer. Tolletaten vil vurdere muligheter for å tilrettelegge for digital registrering av grensepassering på sikt.

Jernbanedirektoratets innspill

På denne bakgrunn, og basert på dialog med togoperatører, har direktoratet følgende høringsinnspill:

- Togoperatør(ene) mener det er nødvendig at Tolletaten tilrettelegger for digital registrering (som dirigeringsignal for veitransport – ref. pkt. 9.2 i høringsnotatet) allerede ved grensepassering. Dette er viktig for en mest mulig effektiv håndtering ved ankomst bestemmelsessted. Dette gjelder spesielt ved ankomst til Alnabruterminalen som er en svært travel terminal, og hvor gods i mange tilfeller har korte overganger til innlandstog.
- Transitteringsprosedyren bør kunne avsluttes automatisk ved grensepassering mot overgang til annen prosedyre.
- Bane NOR (eier av terminalene) må legge til rette for å sikre godset. Dette gjelder spesielt på Alnabruterminalen. Deres systemer bør avstemmes med Tolletatens digitale registrering (som dirigerings signaler for veitransport – ref. pkt. 9.2 i høringsdokumentet) slik at gods som ikke er frigjort, ikke kan forlate terminalområdet.
- Togoperatør(ene) støtter tidligere innspill fra høringsinstansene om at tiden før direktekjøringsordningen opphører (1. april 2025), er for knapp. Selv om togoperatør(ene) har visst om denne datoen en stund, er det mange nye rutiner og systemer som skal på plass. Veitransport har lengre tid til å omstille seg, da løsningen for vei har vært klar en god stund. Løsningen for jernbane ble først tilgjengelig 1. mars 2024. Jernbane bør få en overgangsordning, slik at direktekjøringsordningen kan benyttes en periode etter 1. april 2025. Vår vurdering er at en forlengelse på tre måneder vil bety mye for operatørene.

Med vennlig hilsen

Jan Frederik Geiner

Stein Batalden

Avdelingsdirektør

Seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter