



DSV Road A/S – Høringssvar som gjelder forslag til endringer i vareførsel forskriften (24/40283)

DIGITOLL del 5

DSV Road AS viser til høringsnotatet 24/40283, med frist for innspill 18. mars 2025. Høringsnotatet omhandler forslag til endringer i vareførsel forskriften, og vi ønsker å fremme flere bemerkninger og synspunkter på de foreslåtte endringene.

1. Tidsfrist og utfordringer knyttet til prosjektets fremdrift:

Vi har brukt betydelig tid på å gjennomgå høringsnotatet, men ønsker å påpeke at det vært en kort svarfrist på dette hørings svaret. Videre bemerker vi at Tolletaten har beklaget de forsinkelsene som har oppstått i forbindelse med prosjektet, men uten å presisere årsakene til forsinkelsene. Vi stiller spørsmål ved om de nåværende tidsfristene, spesielt for implementeringen av Digitoll i sin helhet kan anses som realistiske, gitt at regelverket fortsatt er ufullstendig. Dette skaper usikkerhet for næringslivet, som er avhengig av at regelverket er klart før full implementering av Digitoll. Vi ble lovet i høring 4 at ansvarsfordelingen i MO skulle være klart i høring 5 noe som ikke er på plass.

2. Digitoll-prosjektet og dets utfordringer:

DSV Road AS har vært en aktiv bidragsyter i testingen av Digitoll og har gitt konstruktive tilbakemeldinger siden prosjektets oppstart i 2022 til Tolletaten. Vi er positive til arbeidet som gjøres i samarbeid med Tolletaten, men vi påpeker at flere aspekter av prosjektet fortsatt ikke er tilstrekkelig utviklet. Blant annet er ikke løsningene for sjøtransport klare for testing før høsten 2025. De venter på Kystverkets safe Sea Net-løsning. Det er fortsatt utfordringer knyttet til Digitoll for tog- og flytransport. Da de aktørene ikke er klare. Dette medfører ytterligere forsinkelser for næringslivet, som ikke kan begynne den nødvendige tilpasningen før Tog og flyselskapene er klare.

3. Registrering i tollagerregnskapet:

DSV Road AS stiller seg bak Tolletatens sitt forslag i høringsnotat 5. Det at Tollager holder kan ta ut godsnummer før grensepassering.

4. Direkte transitt og endringer i praksis:

DSV Road AS er overrasket over at dagens praksis for direktetransitt, spesielt for varer som skal til eller fra norske havner, endres uten at en tilfredsstillende ny løsning er presentert. I mange år har vi hatt effektive løsninger for vareflyt innenfor dagens regelverk, spesielt for cruisevirksomheten som importerer proviant til skip som ligger i norske havner. Endringene som foreslås vil påføre betydelig mer administrativt arbeid og kostnader for næringen, uten at vi ser en tilsvarende forbedring i vareflyt eller kostnadseffektivitet.

5. Overgangsordning for kortvarig lagring (Tollager E):

Forslaget om en overgangsordning for kortvarig lagring (Tollager E) har blitt revidert, med en økning i antall dager fra 6 til 8 dager før overgang til ny prosedyre. Selv om dette innebærer en viss forenkling, mener vi at bransjen fortsatt blir pålagt ekstra administrative byrder. Vi er også bekymret for at Tolletaten ikke ser ut til å ha tillit til næringen, ettersom ordningen innebærer et betydelig ekstraarbeid og en mulig kostnadsøkning. Samtidig så sier Tolletaten at det vil være en midlertidig løsning. Et forslag er å utvide til 90 dager på varer som legges inn på Tollager E. En lignende ordning som EU praktiserer. Et annet forslag er at dersom forskriften i Tollager A kan endres vil behovet for Tollager E kunne bortfalle. Det vil ikke medføre noen stor risiko da Tolletaten vet hvor varene befinner seg, og kan til enhver tid komme å sjekke varene dersom det er behov for det.

6. Lossetillatelse og ansvarsforhold:

DSV Road AS støtter dette med generell losse tillatelse på fly, sjø og jernbane. Det bør fremkomme tydelig hvor man kan losse. Det bør åpnes for at man kan losse hos havneoperatørene. Ellers så kan det fort oppstå kaos på kai områdene.

7. UPU

DSV Road AS støtter NHO LT og FREJA sitt tidligere svar i høring 4

8. Økonomiske og administrative konsekvenser:

Som nevnt i tidligere høringssvar, er vi svært bekymret for de økonomiske og administrative konsekvensene av overgangen til Digitoll. Omstillingen vil medføre betydelige kostnader for næringslivet, både i form av ekstra arbeidskraft, tilpasning av skiftordninger og helgearbeid. Vi mener det er nødvendig med en grundigere kostnadsanalyse av hva denne omstillingen faktisk vil innebære for næringen, da det i dag ikke er klart hvordan de økonomiske konsekvensene vil fordeles.

9.1 Tilleggs uttalelser

DSV Road AS kan ikke akseptere en løsning der ansvarsforholdene ikke er klart definert, spesielt når det gjelder transportørens ansvar for tollbehandling og eventuelle bøter. DSV kan ikke akseptere en skjønnsmessig vurdering av lossetillatelse som kan være basert på «tryne faktor» da dette ikke gir tilstrekkelig forutsigbarhet for næringslivet. Vi ber om at Tolletaten tydeliggjør ansvarsfordelingen før Digitoll trer i kraft i sin helhet.

9.2

Vi stiller oss kritiske til at det fortsatt ikke er en klar og entydig løsning på hvordan avvik i prosedyrene skal håndteres. Det er behov for presiseringer rundt hvordan manko og overtallig gods i vareleveranser skal meldes til myndighetene, samt hvilke frister som gjelder. I tillegg etterspørres en tydeligere praksis for bøt legging ved avvik, ettersom dagens regelverk ikke gir klare retningslinjer. Vi foreslår at de generelle bestemmelsene om endringer i allerede delte opplysninger, som gir tre års frist for melding, kan benyttes i denne sammenhengen

Konklusjon:

DSV Road AS anerkjenner viktigheten av digitalisering og modernisering av tollprosedyrene, men vi mener at de nåværende forslagene ikke tilstrekkelig tar hensyn til de praktiske utfordringene som næringen står overfor. Vi etterspør en mer realistisk tidsplan, bedre avklaring av ansvarsforholdene og en tydeligere kostnadsanalyse før de foreslåtte endringene settes i verk.

DSV Road AS står til disposisjon for videre dialog og samarbeid med Tolletaten for å finne løsninger som er praktiske og gjennomførbare for alle aktører i næringslivet.

Med vennlig hilsen

DSV Road AS

Elin Tveiten

Senior Manager Customs