

Tolletaten
Postboks 2103 vika
0125 Oslo

Høringssvar – endringer i vareførselsforskriften – Digitoll – Del 5

Vi viser til høringsbrev datert 4. februar 2025 og saksnummer 24/40283. Norwegian Air Shuttle ASA (heretter Norwegian) ønsker å komme med følgende kommentarer og innspill til høringen.

Generelt til høring del 5 er Norwegian positiv til de endringer som Tolletaten nå kommer med, herunder en utsettelse for avviklingen av direktekjøringsordningen. Dette vil gi næringslivet bedre tid til omstillinger, samtidig som det viser at Tolletaten lytter til næringslivet og aktørene som må gjøre omstillingene.

6 Lossing og lossetillatelse

Norwegian ønsker spesielt å komme med noen kommentarer til punkt 6 om lossing og lossetillatelser. Vi ser først og fremst svært positivt på at Tolletaten har lyttet til våre tidligere innspill knyttet til problemet rundt lossetillatelse og mulige forstyrrelser i vare- og flytrafikken. At Tolletaten tar de tre konvensjonene for sjøfrakt, luftfrakt og jernbanefrakt til etterretning viser at det er en bredere forståelse for behov for lettelsener og samtidig de forpliktelser Norge har gjennom konvensjonene. Norwegian støtter et forslag om en generell lossetillatelse i forskrift. Dette vil i stor grad gi de nødvendige lettelsene som trengs, uten å hindre forsendelser som allerede er plassert under tollprosedyre, eller å hindre transportmiddelets videre drift.

Vi tror at både sted for lossing og tidsfristene som foreslås vil være gjennomførbare. Det er i disse tilfellene tale om enkelte sendinger i perioden fra de losses og til de er plassert under nødvendig tollprosedyre, herunder tollager E. Vi kan ikke se at dette skal by på store utfordringer. Når det gjelder punktet om ansvarsforhold skulle vi gjerne sett at forskriften regulerte dette noe annerledes. Vi har likevel forståelse for Tolletatens vurdering om at varene fortsatt vil anses som under transport og at ansvarsforholdet derfor er førers ansvar. Slik Tolletaten selv skriver, kan nok dette punktet oftest løses gjennom privatrettslige avtaler mellom transportør og den som losses og håndterer varene.

Når det gjelder varer med krav om felles innførselsdokument om helse (CHED) er dette noe som i mindre grad påvirker Norwegian. Her kan det være andre aktører som i større grad vil påvirkes, men vi ser at forslaget harmoniserer med blant annet tollager E. En tilsvarende harmonisering skulle vi helst sett når det kommer til restriksjonsbelagte varer, slik som foreslått for tollager E under punkt 5.4.4. Det er mulig punktet på side 23 er noe utydelig formulert, men det er naturlig å tenke seg at varer som havner under den generelle lossetillatelsen videre vil havne under tollprosedyren for tollager E. Disse bør da harmonisere for å unngå et unaturlig skille. Vi har samtidig forståelse for et unntak når det gjelder sanksjonerte varer som uansett ikke kan innføres til tollområdet. I tillegg er flyfrakt sterkt regulert og en del slike varer vil allerede være forbudt å transportere som flyfrakt.

Til punkt 6.6.7 Adskilte varer og flytting antar vi at dette må forstås som at sampakkede forsendelser fulgt av hver sine dokumenter (og underlagt ulike prosedyrer) kan splittes opp. Og at varer under generell lossetillatelse uten overgang til tollprosedyre ikke videre kan håndteres slik det er definert i høring del 5 uten enkeltvis godkjenning. Eksempelvis hvis de er stablet på samme lastebærer, herunder såkalte unit load devices (ULD) brukt om bord i fly. Det oppfordres til at ordlyden må være tydelig slik at det ikke stilles tvil.

Med hilsen,
Norwegian Air Shuttle ASA



Kjetil Tronstad Lund
Customs Compliance Officer