

Tolletaten
Postboks 2103 Vik
0125 Oslo

Avdeling:
Tolltjenester

Kontaktperson:
Dag Morten Årvik

Tidl. Dato og referanse:
04.02.25 - 24/40283-2

Dato og referanse:
18.03.24

Høring om endringer i vareførselsforskriften – Digitoll – Del 5

Vi viser til Høringsnotat 5 – Digitoll, med referanse **24/40283**, utsendt fra Tolletaten den 4. februar 2025.

Innledning

Posten Bring AS setter pris på Tolletatens arbeid med Høring 5 der innspillene fra næringslivet i enda større grad virker å være tatt hensyn til. Men, fortsatt finnes det enkelte problemområder, som gjenstår å få tydeliggjort, eksempelvis for feltene avvikshåndtering og ansvarsforhold. Løsningene som her skisseres, ivaretar i liten grad avviksforhold, som typisk avdekkes ved lossing. Å legge inn lossemerknader på et T-dok fullført på grensen, blir vanskelig.

Tilsvarende gjelder ansvaret, mellom avsender/speditør/transportør/fører/speditør/mottaker. Uten en mer tydelig avgrensning av norsk speditør sine ansvarsforhold, så blir det nær umulig å kunne hjelpe en 3.parts transportør, med pliktig MO/Digitoll innmelding til Norge.

Dagens lovverk/forskrifter må oppdateres mht. fører/sjåførens ansvar for transportmiddelets «ytre», ref. at sjåfører stadig sjeldnere får adgang i lastesonen ved avgående terminal i utlandet. Det er primært fraktførerne, som kjenner enhetens «indre» dvs. vareinnholdet. Fraktførerne «eier» transportene og instruerer mht. hvilken tilgjengelig eksportlast, som lastes på trailerne.

Fraktførerne vil naturligvis heller ikke akseptere, å kunne bli holdt ansvarlig for det som må være dekket under fører/sjåførens plikter. Hvor fører/sjåfør selv må sikre at ingen uvedkommende evt. kan «plante» ulovlige varer (utvendig/innvendig) på eget transportmiddel.

De norske speditørene må få vite hvilket ansvar som påløper, dersom man bidrar til EDI-innmelding mot Digitoll/MO, for å hjelpe 3.parts transportører. Dette kan raskt bli en betydelig «flaskehals», hvis ikke ansvarsforholdene tydelig kan beskrives. Tolletatens foretrukne praksis er dessverre å ilegge OT-gebyr mot oss representanter/speditører – heller enn mot vareeierne/ deklarasjonspliktige, som har reell påvirkning og kan utbedre avvikene.

Posten Bring AS
E-handel og logistikk
Postboks 1500
0001 OSLO NORGE

Org nr: [NO-984661185 MVA]

Besøksadresse:
Biskop Gunnerus gate 14A, 0001 OSLO
Kundeservice: +47 22 03 00 00
postenbring.no

3.3.2

Tollmyndighetene ser ikke ut til å ta høyde for, at logistikkaktørene vil oppdage noen avvik, typisk manko, overtallighet eller feilsendte varer – underveis, eller senest ved lossing til terminal eller hos importkunde. Oppdragene er basert på mottatt pliktig informasjon/dokumentasjon fra eksportkunden, som i noen grad lar seg gjøre å få verifisert underveis, evt. senest ved lossing. Ansvar, avvikshåndtering og -rapportering behøver å tydeliggjøres.

4.4.1

Her omtales en ny form for «mellomlagring», men det er noe usikkert om hva som er akseptert varighet – dvs. for hvilke typetilfeller Tolletaten aksepterer x-antall dager «mellomlagring».

- Maskindel til «fartøy i utenriksfart», typiske ekspressforsendelser?
- Container med russisk proviant, hentet fra Murmansk per bil til Tromsø, for ganske umiddelbar «direkte transitt» per båtfrakt videre opp til Svalbard/Barentsburg?
- Et utenlandsk rederi har fire skip på jobb i Nordsjøen – alle deres redningsflåter skal skiftes ut, med godkjente/sertifiserte ev. helt nye. Dette skal skje ved første mulige anledning. Skipene ankommer Norge for rotasjon/mannskapsbytte o.l.

Tolletaten sier at transittvarene skal deklarerer (innlegg på tollager) – merkostnader påløper. Er dette i tråd med bl.a. IMO-regelverk og WCO (krav til tollforenklinger for skip, og avgiftsfritak)?

Tolletatens TVINN-ekspedisjon må være tilgjengelige 24/7/365, og ny portal for Digitoll/MO blir en samfunnskritisk IT-infrastruktur med høye krav til oppetid og stabilitet.

4.3.3

Direkte transitt – T-dok adressert til agent i den aktuelle havn – typisk til et «skip i utenriksfart». Tollagerholder bekrefter/fullfører NCTS-mottak, med pliktige detaljerte vareopplysninger.

NCTS 5.0 T-dok (nye detaljeringskrav) følger ofte transittvarene helt frem til destinasjon/havn, hvor båten gjerne ligger klar. Vi oppfatter at speditør/tollagerholder da slipper kravet til å TVINN-deklarerer innlegg til tollager. Simpelthen fordi at transittprosedyren enkelt kan erstattes av en overlappende ny tollprosedyre – TVINN eksport til skip/vareeier i utlandet (direkte transitt).

Dagens prosess er problematisk nok, ved at varelevering skjer til skipsagent/base-operatør. Kravene vil kunne medføre merarbeid, og økte kostnader ved «direkte transitt».

Så – JA – endringene ved MO-krav vil kunne medføre mer manuell oppfølging.

5.4. Tollager E

Det fremstår uklart hva som er formålet med Tollager E, og hva som ikke kan løses under eksisterende tollager A. Det å skulle administrere en egen Tollager E løsning er lite ønskelig.

Posten Bring AS
E-handel og logistikk
Postboks 1500
0001 OSLO NORGE

Besøksadresse:
Biskop Gunnerus gate 14A, 0001 OSLO
Tlf.: +47 22 03 00 00

postenbring.no

Org nr: [NO-984661185 MVA]

6.6.1

Tollmyndighetene åpner for at aktører kan få generell lossetillatelse ved fremføring per fly, tog og båt, for raskere lossing og videre transport av transportmiddelet.

Det er viktig for Posten Bring AS (PBAS) å påpeke, at behovet er eksakt det samme ved fremføring med rutegående trailere. Behov for tydelige krav til avvikshåndtering ved feilsendte, overtallige varer, eller andre typer avvik er derfor veldig viktig.

6.6.3

Det virker litt spesielt at fører/sjåfør skal kunne holdes ansvarlig for importvarer, som ev. må mellomlagres hos en godkjent tollagerholder (A eller E) på lossestedet.

6.6.4

Tollagerholderen (tollager E) må søke Tolletaten om individuell lossetillatelse, med en begrunnelse om at enkelte vitale varedetaljer/data mangler. Lagring (E) tillates i inntil 3 dager.

Hvordan søke om manuell/individuell lossetillatelse for avvik, feilsendte eller overtallige varer? Fører/sjåfør vil neppe kunne holdes ansvarlig for kundens/eksportterminalens feil, uten at denne overhodet hadde noe bekreftet adgang, i forbindelse med lasting av enheten i utlandet.

6.6.11

Hvordan skal aktørene forholde seg mht. at man etter ankomst/lossing ev. oppdager avvik, f.eks. feilsendt gods, mht. tollagerplikter (E eller A), innlegg og deklarasjonsplikt, mv. Behov for tydelige krav til avvikshåndtering ved f.eks. feilsendinger, som nevnt tidligere.

7.4

Kommentarer fra Posten Bring AS. Fremføring av postsendinger er UPU-avsenderpost sitt eget formelle ansvar. Vi er usikre på om alle de 191 UPU-postavsenderne og deres 3.parts transportører, vil kunne oppfylle disse nye og norske digitale dokumentkravene. Eksempelvis er det noen UPU-postselskaper, som nå benytter seg av en internasjonal løsning "paperless" og som evt. legger sin CN-dokumentasjon inne i en av de aktuelle postbeholderne, o.l.

PBAS klarer derimot å bidra i prosessen med å innmelde og oppfylle Digitoll/MO «master» og «house», dvs. hvis de første «transport» kravene har feilet og evt. ikke ble oppfylt eller ivaretatt allerede på grensen. Det er Tolletaten som sitter med «nøklen», og som har oversikt over hvilke aktuelle UPU-avsenderposts og deres 3.parts transportører, som ikke innfrir de nye MO/Digitoll-kravene. Det er Tolletaten som ser totalbildet og som kan involvere PBAS mht. aktuelle tiltak, slik at avvikssituasjonene kan korrigeres over tid.

Posten Bring AS
E-handel og logistikk
Postboks 1500
0001 OSLO NORGE

Besøksadresse:
Biskop Gunnerus gate 14A, 0001 OSLO
Tlf.: +47 22 03 00 00
postenbring.no

Org nr: [NO-984661185 MVA]

UPU-postbeholdere sendt fra 3.land, er allerede ICS2-innmeldt av transportør/flyselskap til TAXUD og COFE (første ankomsttollsted) i EU/ICS2-området. Vi frykter at de og deres 3.parts transportører kan ha problemer, med å innmelde postbeholderne som kreves i Digitoll/MO.

Mottaker PBAS kan ikke vite hvorvidt UPU-enheter import fra EU eller ROW, er innmeldt/oppfylt for Digitoll/MO. Tolletaten vil enklere kunne overvåke, mht. hvilke avsenderposts og UPU-beholdere, som først blir Digitoll/MO-innmeldt ved ankomst til våre terminaler/utvekslingskontorer.

8

Ref. også «lossing» under 2-6-1 hvor Tolletaten vil holde fører/sjåfør ansvarlig.
Lossemerknader og avvik – holdt opp mot manko/overtall (som skyldes eksportkunde/terminal).
Dessuten er dette særlig aktuelt mht. eksportkundens/terminalens feilsendte gods.

9.

Speditørene må omlegge arbeidstider og etablere turnustjeneste for mange av våre ansatte, siden mye av disse aktivitetene/forberedelsene skjer på kveld, natt, i helger og på helligdager.
Arbeidsplassene hos speditørene blir mindre attraktive, og det er allerede mangel på kompetent og kvalifisert arbeidskraft. Lønnskostnadene hos oss antas derfor å øke betraktelig.

Tolletaten og myndighetene har forskuttert at Digitoll vil gi næringslivet betydelige besparelser, men vi ser at siden Norge leder an i denne digitaliseringen, så vil gevinstene ikke komme før hele Europa er digitalisert. Sett ifra Posten Bring AS sitt ståsted vil Digitoll ikke gi noe positiv effekt (besparelser) før om 2-5 år. Selvsagt betyr ikke dette at vi er negative til denne digitaliseringen, men vi vil bare påpeke at forventningene om besparelser må være mer realistiske. Særlig fordi at storparten av aktørene i Europa fremdeles jobber nesten «papirbasert» og derved tilbyr lite EDI.

Posten Bring AS stiller seg ellers bak høringsuttaletelsen ifra vår bransjeorganisasjon NHO-LT.

Vennlig hilsen

Lise Haalien
Avdelingsdirektør Tolløsninger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Posten Bring AS
E-handel og logistikk
Postboks 1500
0001 OSLO NORGE

Org nr: [NO-984661185 MVA]

Besøksadresse:
Biskop Gunnerus gate 14A, 0001 OSLO
Tlf.: +47 22 03 00 00

postenbring.no