

FW: Digitoll Høring 5 - Ref.: 24/40283-2



Tom Rune Nilsen <trn@freja.com>

Til Post Dokumentsenter

Kopi Kjell-Arne Eloranta; Lars Bemer; Christian H. Whist; Sindre Oliver Svendsen

KEHO

Avsenderen trn@freja.com er fra utenfor organisasjonen.

Klikk her for å laste ned bilder. Outlook forhindrer automatisk nedlasting av noen bilder i denne meldingen for å bidra til å verne din private informasjon.

Svar Svar til alle Videresend

tir. 18.03.2025 08:33

Til Tolletaten

Deres dato: 4. februar 2025

Deres ref.: 24/40283-2

FREJA støtter svarbrev til høring gitt av NHO Logistikk & Transport.

Vi har likevel noen egne kommentarer.

Innledningsvis.

FREJA støtter forslaget om en trinnvis innføring hvor MO kommer før selve forhåndsdeklarerings og bortfall av direktekjøringsordningen avsluttes.

I påvente av høringsrunde 5 har FREJA arbeidet med å forberede Digitoll. Først og fremst interne forhold, herunder IT løsninger samt forberede agenter/avsendere/kunder.

Testing har vi gjort så mye som har vært mulig, men de mer kompliserte transportene hvor flere er involvert, har testing vært vanskelig.

Ett forhold som ikke nevnes er MO og ansvaret vi får dersom vi på vegne av en utenlandsk transportør utfører hans plikter. FREJA vil i slike tilfeller bare kunne benytte de data vi får fra dem og som vi må stole på.

Brudd på MO kan avstedkomme straff, inndragning av varer/verdi og overtredelsesgebyr.

FREJA mener at vi ikke bør komme i ansvar ved å stole på de opplysninger vi får.

Vi vil aldri kunne påta oss slike gjøremål om vi får et objektivt ansvar, og selv ved uaktsomhet, bør man uansett bli behandlet på en mild måte. I motsatt fall vil vi få nye og store utfordringer med Digitoll.

Registrering i tollagerregnskapet.

Under høringen ble det sagt at tollagerholder blir ansvarlig allerede når man angir godsnummer som skjer før grensepassering. Det er en stor utvidelse av ansvarsområdet.

At man har godsregistrert varene, betyr at man blir ansvarlig for overtallig og undertallig gods. Man blir også ansvarlig om godset ikke kommer frem til tollageret.

Å være ansvarlig kan bety inndragning og bøter dersom det oppdages overtallig gods ved grensepassering.

Det kan også bety overtredelsesgebyr og det kan bety bruk av tilleggstoll.

Praksis i dag er at sjåførene hefter for overtallig gods og de blir straffet med bøter. Inndragning skjer mot vareeier som normalt kan få godset frogjort mot betaling av 50% av verdi samt toll og avgifter.

Denne praksis står i grell kontrast til løsningen når det ikke er kontroll. Da er det i orden at man fører avviket i en avviksjournal.

Det er etter FREJAs syn feil å bruke en reaksjon. Avviket bedømmes som smugling, noe det ikke er. I tilnærmet alle tilfeller er det ikke noe forsøk på å unndra toll og avgifter eller meldeplikt. Det er hverken toll, avgifter eller mva som skal oppkreves. Forholdet skyldes utelukkende feil opplysninger gitt ved lasting, noe som er en meneskkelig feil og som ikke er til å unngå.

Hvis man skyver ansvaret til et geografisk punkt hvor tollagerholder ikke har annet å stole på enn manifest og meldinger fra terminaler i utlandet, vil den foreslåtte regel føre til en uholdbar riskiko og et totalt urimelig resultat.

En måte å løse dette på er å nøye seg med at overtalligheten kun rettes.

Foreligger det klanderverdig forhold, kan man illegge overtredelsesgebyr. Men vi må advare sterkt mot at man i en startfase reagerer med overtredelsesgebyr. FREJA tar for øvrig sikte på å ha gode rutiner som minimaliserer mulighetene for slike feil.

Tollager A og E.

Tollager E er en av to løsninger som kan benyttes hvor det ikke er nok data til å benytte en standard løsning.

Vi skulle gjerne sett at Tolletaten ser nøye over datakravene man har for tollager A. F eks en enklere vareangivelse. Det er viktig at man ikke har datakrav som er «nice to have». Så lettelsers i kravene til tollager A vil kunne løse mange saker. Hensikten er at Tolletat skal ha oversikt og kontroll over vareførselen, men vi mener likevel at datakravene er for rigide.

Uansett er det behov for en avviksløsning med et tollager E

FREJA skjønner ikke hvorfor ordningen bare skal gjelde frem til 1. september 2029. Vi ser at Tolletaten frykter at ordningen vil bli misbrukt.

Vi mener at ordningen umulig kan misbrukes da de fysiske krav til tollageret ikke er mulig å bruke annet i et svært fåtall tilfeller sett i forhold til den mengde som blir innført. Det finnes ikke i Norge plass nok til å misbruke Tollager E. Og det vil også etter 1. september 2029 være et behov for en slik avviksløsning.

De nye datakravene er ok.

Vi mener også at maksimal lagringstid på 8 dager er altfor lite. Hva kan man gjøre om datakravene for ny prosedyre ikke er mulig å få kjennskap til innen fristen? Noen ganger kan det være komplisert. Det synes som om løsningen da skal være destruksjon som ikke kan være en adekvat løsning

I dag har man en ti dagers frist på å fortolte varer som direktekjøres. Da beror varene et helt annet sted enn på tollager. Og når Tolletaten begrunner en kort frist med gjennomsnittstall for direktekjøring, blir det galt. Her er det snakk om unntakstilfeller, noe som ikke hensyntas i statistikken når man sammenligner med gjennomsnittlig antall dager det går før man fortoller direktekjørte varer.

Ved bruk av tollager E vet Tolletaten hvor varene er og man har da også kontroll på varene.

Det burde i det minste være lov å ha varene på tollager E i minst 90 dager.

Vi ser heller ikke behovet for at man har en streng regel om at nye prosedyrer må skje 1 til 1. Hvorfor skal man ikke kunne splitte opp deklarasjonen? Det er svært praktisk da kanskje en del av sendingen er klar for fortolling og kan kjøres ut til mottakerne. Det er også helt unødvendig å nekte ny prosedyre på veien fra grensen til tollageret. Hvis det skulle være behov for kontroll, kan man jo gi rødt lys og kontrollere. De krav Tolletaten her setter, er bare fordyrende for næringslivet samt gir unødvendig ventetid.

Lossing og Lossetillatelse

Ordningen som foreslås er helt nødvendig for at fly, båt og jernbane ikke stopper opp grunnet Digitoll.

Vi ser at tidsfristen på 3 dager synes å være svært kort og særlig gjelder det for sjø.

UPU Post.

Det er viktig at posten ikke får noen særfordeler som ødelegger for en rettferdig konkurranse. I Norge er post definert å være pakker mindre enn 31,5 kg. I følge svensk og dansk postlov er grensene henholdsvis 2 kg og 20 kg.

Hvis man er bundet av en konvensjon, så burde postsendinger være likt definert i alle land.

Det er en mye enklere prosess som post nyter godt og som er konkurransevridende.

UPU Post.

Det er viktig at posten ikke får noen særfordeler som ødelegger for en rettferdig konkurranse. I Norge er post definert å være pakker mindre enn 31,5 kg. I følge svensk og dansk postlov er grensene henholdvis 2 kg og 20 kg.

Hvis man er bundet av en konvensjon, så burde postsendinger være likt definert i alle land.

Det er en mye enklere prosess som post nyter godt og som er konkurransevridende.

Økonomiske og administrative konsekvenser.

Det er klart at grensepassering vil bli mer effektiv, men det meste av arbeidet med Digitoll er ikke knyttet til grensepassering.

Vi får en langt mer tidkrevende jobb før en transport kan starte opp. Det kan også bety endrede og noe senere avganger enn dagens praksis.

Vi kan heller ikke nytte den fleksible tiden på 10 dager til å utjevne arbeidet. Og økt arbeidsbyrde gjelder ikke bare de som fortoller. Det vil også gjelde meglerne som får flere arbeidsoppgaver som må oppfylles før de kan sende meldinger om innførsel til fortollingsavdelingen.

Selv om vi klarer å effektivisere og automatisere opplysninger og dokumenter, vil arbeidet kreve utvidet arbeidstid hos FREJA samt at vi må ha et samarbeid med importørene på ulike tider av døgnet som vi i dag ikke har behov for.

Så kostnadene ser vi øker langt mer enn det Tolletaten forventer.

Med vennlig hilsen / Best regards

FREJA Transport & Logistics AS



Tom Rune Nilsen

Advokat

trn@freja.com

Direct: +47 22 07 50 00

Mobile: +4791644006

Address: Snipetjernveien 2 NO-1405 Langhus

www.freja.com | [Newsletter sign up](#) | [ESG Report](#)

WCA ID: 61362, Partner Pay (PP) Available

