

Tolletaten

post@toll.no



17.06.25

DSV Norge AS – Høringssvar til foreslåtte endringer i vareførselsloven § 2-3 – Digitoll

Deres referanse: 25/10578

DSV Norge AS ønsker med dette å gi ytterligere innspill og synspunkter til forslaget om endringer i vareførselsloven § 2-3, med særlig søkelys på implementeringen av Digitoll.

Vi har vært en aktiv deltaker i utviklingen av Digitoll siden prosjektets oppstart i 2022, og har bidratt med konstruktive tilbakemeldinger i tett dialog med Tolletaten. Vi støtter i all hovedsak det arbeidet som gjøres i samarbeid med Tolletaten og ser verdien i digitalisering av tollprosesser. Likevel mener vi det fortsatt gjenstår vesentlige utfordringer og mangler i løsningen som må adresseres før full implementering.

1. Manglende modenhet i systemer og infrastruktur

Det er fortsatt sentrale elementer i prosjektet som ikke er tilstrekkelig utviklet:

- Kystverkets SafeSeaNet-løsning er per i dag ikke klar til bruk.
- Digitoll-løsningen for tog- og flytransport er fortsatt ikke på plass og disse transportformene er ikke klare for implementering. Dette forsinker nødvendige tilpasningsprosesser i næringen.
- Melding og opplysningsplikten (MO) for sjøfart er utsatt til 1. september 2026, samme dato som direktekjøringsordningen fases ut og Digitoll implementeres i sin helhet.

Disse forskjellige tidslinjene på tvers av transportformer kan virke konkurransevridende og bidrar til usikkerhet i planlegging og investeringer for aktørene i logistikkbransjen.

2. Kort implementeringsfrist og høy risiko

Tidslinjen frem mot 1. februar 2026, hvor MO-reglene skal tre i kraft, vurderes som svært knapp, særlig med tanke på at mange transportformer og aktører fremdeles ikke er godt nok forberedt. Det er etter vårt syn lite realistisk at alle nødvendige systemer og rutiner vil være på plass innen denne datoen.

3. Digitoll fungerer på biltransport, men har store mangler for samlast

DSV Norge AS har kommet godt i gang med implementeringen av Digitoll for full load og partigods, der vi har kontroll over deklarasjoner og MO-opplysninger. Dette fungerer tilfredsstillende.

Den store utfordringen oppstår ved samlast, hvor flere aktører har gods på samme transportmiddel. Det eksisterer i dag ingen løsning for dette i Digitoll. Det er heller ingen aktører som er villige til å påta seg ansvar for å melde inn andre aktørers gods, da dette medfører betydelig risiko, både juridisk og operasjonelt.

Tolletaten har foreslått at fører skal oppgi en nøkkelreferanse til informasjon levert av deklarasjonspliktig (alternativ 3). Etter vår vurdering innebærer dette ingen vesentlig endring fra tidligere forslag og løser ikke samlastproblematikken. En brukervennlig løsning for samlast må på plass før full innføring av Digitoll kan gjennomføres. Hvis ikke så er det umulig å lande Digitoll prosjektet 100%.

Så lenge man skal knytte Mo og deklarasjonen sammen, så vil det være Tolletaten som er den aktøren som vil ha en sentral rolle i samlasttransporten. Da er det naturlig at de må finne en løsning for å knytte dette sammen. F.eks at bilnummer sammen med ETA utgjør en unik nøkkel som Tolletaten kan benytte til å knytte de forskjellige aktørene sine transporter sammen.

Dette er en avgjørende barriere, særlig for mindre aktører og speditører som opptrer som tollrepresentanter.

4. Fare for redusert kvalitet og økt risiko ved bortfall av direktekjøringsordningen

DSV Norge AS har tidligere uttrykt bekymring for at bortfallet av direktekjøringsordningen vil kunne svekke kvaliteten på deklarasjonsprosessen. Kort tid mellom dokumentmottak og deklarasjonsplikt vil i mange tilfeller gjøre det vanskelig å kvalitetssikre informasjonen før fortolling.

- Digitoll stiller krav om langt tidligere og mer omfattende informasjonsinnhenting enn dagens regime. Dette er særlig utfordrende utenfor ordinær arbeidstid, og vanskeliggjør kontakt med vareeiere i tide til å sikre korrekt og fullstendig informasjon. En stor del av bilene laster på ettermiddagen og den største eksportdagen er fredager og påfølgende helg. Noe som gjør det umulig å innhente nødvendig informasjon.

5. Manglende avviksordning

Vi har gjentatte ganger etterlyst en tilstrekkelig avviksordning i tilfeller hvor avvik oppstår. Vi kan fortsatt ikke se at en slik ordning er etablert, noe vi mener er avgjørende for at næringen skal kunne gjennomføre en sikker og gradvis overgang. For eksempel hva skjer dersom Tvinn er nede. Evry er nede, Maskinporten er nede, speditører sitt datasystem er nede, etc.

6. Økonomiske og praktiske konsekvenser for næringen

Innføringen av Digitoll medfører betydelige økonomiske og praktiske konsekvenser:

- Store investeringer i IT-systemer og API-integrasjoner.
- Endringer i arbeidsprosesser og rutiner på tvers av organisasjonen.
- Behov for skiftarbeid og bemanning utenfor normal arbeidstid, som følge av at eksporten i Europa i stor grad skjer i slutten av uken.
- Økte kostnader for både transportører og vareeiere.

Til tross for noe gevinst i form av raskere grensepassering, er det ikke vår vurdering at dette gir tilstrekkelig økonomisk eller operasjonell gevinst for å rettferdiggjøre kostnadsnivået. Vareeiere vil uansett bli indirekte belastet for kostnadsøkningene.

Avsluttende bemerkning

DSV Norge AS vil fortsatt bidra aktivt til implementeringen av Digitoll og arbeide for en effektiv overgang. Men for å lykkes, må det etableres:

1. En samlast-løsning som ivaretar aktørenes risikobilde og er brukervennlig. Det har vi tro på at er mulig å få til.
2. En reell avviksordning for uforutsette situasjoner.
3. En mer helhetlig og rettferdig tidslinje på tvers av transportformer.
4. Økt forståelse for de økonomiske og driftsmessige konsekvensene næringen påføres.

Vi håper våre synspunkter blir tatt med i den videre vurderingen, og vi stiller oss til disposisjon for videre dialog og samarbeid.

Vi stiller oss bak NHO LT sitt svar på høringen.

Med vennlig hilsen,

DSV Norge AS

Elin Tveiten Senior Manager Customs