



RAPPORT

Forstudie 4

Grensehinder 32: Grensepassering over ubemannet tollsted



Rapport – Forstudie 4: Grensehinder 32: Grensepassering over ubemannet tollsted

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



SAMMENDRAG

Fyrbodals Kommunalförbund og prosjektet «Gränshinder for näringslivet», har identifisert et hundretalls grensehinder. Disse grensehinderne vanskeliggjør både forretning og utnyttelse av arbeidskraft mellom Sverige og Norge.

KGH har fått i oppdrag av Gränskommiteen i Sverige å utarbeide forstudier knyttet til prosjektet «Gränshinder for näringslivet». Utgangspunktet for forstudie 4 er det norske tollvesenets krav /vilkår for at transportører skal kunne passere over ubemannede grensetollsteder. Problemstillingen er hvordan transportør skal kunne grensepassere uten å måtte kjøre lange omveier for å passere over et bemannet tollsted. Forstudien har en geografisk avgrensning til området mellom Svinesund og Björnfjell tollsted.

Som metode i denne forstudien, er det gjennomført intervjuer av ulike aktører i grensekryssende transport mellom Norge og Sverige. De ulike aktørene er valgt ut i fra deres roller knyttet til grensekryssende transport mellom Norge og Sverige. Det er tatt utgangspunkt i to hovedløp; (1) Trafikken fra Sverige inn til Norge og (2) Trafikken fra Norge inn til Sverige.

De ulike aktørene har bidratt godt i intervju rundene og har gitt gode tilbakemeldinger på spørsmålene fra utreder. I intervjuene med de ulike aktørene kom det blant annet frem i samtale med grensespedisjon og med tollvesenet lokalt, at både svenske og norske tollmyndigheter benytter samme ordning der foretak kan søke om tillatelse til å grensepassere på ubemannede grenseoverganger eller utenom grensetollsteders åpningstider.

Flesteparten av de intervjuede aktørene synes å være enige om at ordningen med tillatelse til utvidet transport over ubemannede grenseoverganger fungerer greit for de transportørene som har fått innvilget sine søknader av tollmyndighetene. Når dette er sagt, er det i forstudien avdekket at svenske og norske tollmyndigheter har ulik tolkning og praktisering av vilkår om at «aktiviteten som lettelsen angår, skal ha et vesentlig omfang». I Sverige har tollmyndighetene fokus på hyppighet av grensekryssende transport, mens tollvesenet i Norge praktiserer dette som «betydelig omvei» for å passere over et bemannet tollsted, der «betydelig omvei» er definert til å være 10 mil eller mer. Dette gjør at transportører fra norsk side trolig sjeldnere opplever at søknader til svensk tull blir avslått med begrunnelse i en for kort omvei til nærmeste bemannet tollsted.

For foretak og transportører som holder til i Norra Dalsland i Sverige vil trolig opplevelsen av å få søknader til norsk tollvesen avslått med begrunnelse i en for kort omvei til nærmeste bemannet tollsted, være langt mer fremtredende. For øvrig synes dette bare å være et problem i dette området av Sverige. Dette kan forklares med at avstandene mellom de bemannede grensetollstedene i Midt-Norge er betydelig lengre enn avstanden mellom de bemannede tollstedene i Øst-Norge. Ut i fra dette kan det antas at en omvei på 10 mil for å passere over et bemannet tollsted, forekommer langt oftere for transportørene i dette området.

Rapport – Forstudie 4:
Grensehinder 32: Grensepassering over ubemannet tollsted

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



Følgende forbedringsområder er foreslått av de ulike aktørene:

- Mindre byråkratiske løsninger for foretak som transporterer varer til Norge selv
- Gode rutiner hos transportøren som er gitt tillatelse til å krysse på ubemannede grenseoverganger
- Mulighet til å godsregistrere transporter/forsendelser som har tillatelse til å krysse over ubemannede tollsteder
- Bruk av elektroniske løsninger som GPS-kordinater, elektronisk skiltavlesning og bruk av kodebrikke for foretak som er gitt tillatelse til å grensepassere over ubemannede tollsteder og /eller utenom tollsteders åpningstider
- Lik praktisering fra svenske og norske tollmyndigheter som eksempelvis formuleringen «betydelig omvei», der man har samme fokus på hyppighet av transporter og distanse på omvei for å komme til et bemannet tollsted.

**Rapport – Forstudie 4:
Grensehinder 32: Grensepassering over ubemannet tollsted**

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



INNHOOLD

1.	INNLEDNING	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Problemstilling.....	5
1.3	Avgrensninger.....	6
2.	METODE.....	8
3.	RESULTAT.....	9
3.1	Trafikken fra Sverige til Norge.....	9
3.2	Trafikken fra Norge til Sverige.....	12
3.3	Foreslåtte forbedringsområder.....	13
4.	OPPSUMMERING.....	14
5.	VEDLEGG.....	14
5.1	Anvendte spørreskjema	14

1. INNLEDNING

Fyrbodals kommunalförbund er ett av fire kommunalförbund i Västre Götlands län. Forbundet er en samarbeidsorganisasjon for 14 kommuner og har som oppgave å arbeide for en samordnet, enkel og mer rasjonell håndtering av saker kommunene imellom.

Fyrbodals kommunalförbund og prosjektet «Gränshinder for näringslivet» har identifisert et hundretalls grensehinder som vanskeliggjør forretning og utnyttelse av arbeidskraft mellom Sverige og Norge. Noen av disse grensehindrene har Grensekomiteen valgt å utrede videre i form av forstudier.

1.1 Bakgrunn

KGH Consulting (heretter omtalt som KGH) har fått i oppdrag å utrede videre og tydeliggjøre problemstillingene som er gitt i anbudsforespørselen (drn 014-0539-201312-3) samt å komme med forslag til løsninger. De spesifikke spørsmålene som hver forstudie skal ta stilling til, er:

- Hva er problemet?
- Hvem kan løse problemet?
- Hvor stort er problemet?
- Forslag til løsning
- Hvem vinner på en løsning?

Denne rapporten omhandler forstudie 4 i anbudsforespørselen - det identifiserte grensehinder nr 32: Tillatelse til grensepassering på ubemannede tollsteder. Utgangspunktet for forstudie 4 er det norske tollvesenets krav /vilkår om 10 miles omvei for at transportører skal kunne passere over ubemannede grensetollsteder. Dette kravet er beskrevet som et grensehinder i prosjektet Gränshinder for näringslivet. Formuleringen av problemet stammer fra innmeldte beskrivelser til dette prosjektet.

1.2 Problemstilling

Utgangspunktet for problemstillingen i dette forstudiet er tollvesenet i Norge sin ordning med tillatelse til å passere inn til Norge over ubemannede grensetollsteder. Ordningen er beskrevet i tollforskriftens § 3-1-18, der det blant annet gjengis en rekke krav for at tillatelse til å bruke ordningen kan gis. Blant annet er det et vilkår at aktiviteten som lettelsen angår, skal ha et vesentlig omfang. Ordningen er opprinnelig en mulighet til utvidet bruk av transporttillatelser i forbindelse med nedleggelse av svenske grensetollsteder. I forbindelse med at Sverige la ned tollstedene Gäddede og Vittjärn i 2005, har svensk og norsk tollvesen blitt enige om å utvide bruken av transporttillatelser mellom Norge og Sverige. Ordningen går ut på at innehaver av transporttillatelse kan innvilges tillatelse til å passere over ubemannede grenseoverganger samt utenom åpningstid på betjente grenseoverganger. Ordningen er ment for transportører som har regelmessige grensekryssende transporter.

I Norge praktiseres denne bestemmelsen ved transportøren må kjøre en betydelig omvei før tollvesenet innvilger tillatelse til ordningen. Som «en betydelig omveg» ansees mer enn 10 mil. Det vil si at et transportører må kjøre en omvei på over 10 mil for å komme til et bemannet tollsted, før

tollvesenet gir tillatelse til å passere på et ubemannet grensetollsted. Dette skaper høye transportkostnader og lang transporttid for foretak i Norra Dalsland i Sverige.

Samtidig som det er viktig at tollprosedyrer ved grenseovergangene ikke oppfattes som et hinder for næringslivet, antas det å være et viktig element at tollvesenet har adgang til kontroll av varene som krysser grensene – uavhengig av om det er gitt tillatelse til grensepassering over ubemannede tollsteder eller ikke. Problemstillingen blir dermed hvordan transporter skal kunne grensepassere uten å måtte kjøre lange omveier for å passere over et bemannet tollsted, samtidig som dette ikke forringer tollvesenets mulighet for kontroll.

1.3 Avgrensninger

I utgangspunktet er dette er problemstillingen innmeldt fra Svensk side, og forstudien begrenser seg til intervjuer at relevante aktører i Ed-området samt relevante aktører i Østfold-området på norsk side.

Det er også rettet forespørsel til interesseorganisasjonen NHOLTL v/ Interessegruppen Toll på norsk side. Dette er gjort for å danne et sammenligningsgrunnlag til tilsvarende ordning som håndteres av Svenska Tullverket, og for å avklare om denne organisasjonen er kjent med lignende problemstilling ved grensepassering inn til Sverige.

Utgangspunktet for forstudien er det norske tollvesenets krav knyttet til å passere over et bemannet tollsted. Dette kravet er det samme enten foretak har gjentagende grensekryssende trafikk eller kun har en enkeltstående grensekryssende trafikk. Andre grensehinder som oppleves av foretak med både gjentagende eller enkeltstående grensekryssende trafikk; som eksempelvis behov for utvidede åpningstider på bemannede grensetollsteder, er ikke vurdert i denne rapporten. For øvrig er forslag til forbedringer fra intervjuede aktører gjengitt uavhengig av om de er knyttet til det definerte grensehinderet i denne forstudien eller tilhører andre områder.

Ordnningen som det refereres til i forstudien, stiller en rekke krav til transportørene som ønsker å benytte seg av ordningen. Denne forstudien tar utgangspunkt i problemstillinger knyttet til kravet om mer enn 10 miles omvei før ordningen kan benyttes, da det er dette som er definert som det grensehinder som forstudien skal omhandle. Det er derfor ikke tatt stilling til hvorvidt eventuelle andre krav til ordningen kan utgjøre et grensehinder, utover intensjonen om at tollmyndighetene på begge sider av grensen er ment å skulle praktisere ordningen likt. Informasjon om hvordan de norske og svenske tollmyndighetene praktiserer ordningen er beskrevet på disse hjemmesider, som følger:

- [Norsk Tollvesens informasjon om ordningen](#)
- [Svenska Tullverkets informasjon om ordningen](#)

Problemstillingen er knyttet til transport som grensepasserer langs Sveriges og Norges grense, der svenske og norske tollmyndigheter samarbeider om de åpne tollstedene. Med dette som utgangspunkt har forstudien en geografisk avgrensning til området mellom Svinesund og Björnfjell tollsted.

Forstudie 4 – ubemannede grenseoverganger

KGH Consulting

Dato: 01.04.2014



Nedenfor vises en illustrasjon over de svenske og norske grensetollstedene, hentet fra hjemmesidene til tullverket.



Figur1: Oversikt over Norske og Svenske grensetollsteder. Kilde tullverket.se

2. METODE

Som metode i denne forstudien, er det gjennomført intervjuer av ulike aktører i grensekryssende transport mellom Norge og Sverige.

Spørsmålene er utarbeidet i forhold til de ulike aktørens rolle og innfallsvinkel knyttet til problemstillingen og grensetrafikken mellom Norge og Sverige.

Ved å benytte denne metoden blir samme problemstilling vurdert fra ulikt ståsted. Når disse vurderingene sees i sammenheng, vil man kunne trekke frem en mer sammensatt belysning av problemstillingen. Eventuelle forslag til forbedringer som fremkommer under arbeidet vil dermed kunne bli gjenstand for en mer sammensatt vurdering, sett fra de ulike aktørens ståsted.

De ulike aktørene er valgt ut i fra deres roller knyttet til grensekryssende transport mellom Norge og Sverige. Det er tatt utgangspunkt i to hovedløp; (1) Trafikken fra Sverige inn til Norge og (2) Trafikken fra Norge inn til Sverige.

For øvrig er det i denne forstudien lagt hovedvekt på trafikken fra Sverige til Norge, siden problemstillingen er meldt inn fra svensk side. De ulike aktørens bidrag er fordelt som følger:

Trafikk fra Sverige inn til Norge

- Svenske foretak med grensekryssende trafikk
- Dals-Ed Næringsliv i Sverige
- Sentral tollmyndighet i Norge
- Lokal tollmyndighet i Norge
- Grensespedisjon

Trafikk fra Norge inn til Sverige

- Næringslivsforening NHOLTL i Norge
- Svensk grensetollsted

Utarbeidede spørreskjema fremgår i vedlegg 1 til rapporten. Dialogen med de ulike aktørene er utført via telefon eller e-post.

3. RESULTAT

De ulike aktørene har bidratt godt i intervjurundene og har gitt gode tilbakemeldinger på spørsmålene fra utreder. Resultatene fra dialogen med de ulike aktørene gjengis ut i fra 2 hovedløp fordelt på trafikken fra Sverige til Norge og trafikken fra Norge til Sverige.

3.1 Trafikken fra Sverige til Norge

Svenske foretak med grensekryssende trafikk:

Det var en utfordring å komme i kontakt med ulike aktører som opplever problemstillingen. Selve problemstillingen er meldt inn fra ett bestemt foretak i Sverige. Ut i fra dette er det plukket ut 3 foretak der det ble gjennomført intervju via telefon for ett foretak i Ed, ett i Årjäng og ett i Mora. Dialogen med disse foregikk via telefon.

Foretaket i Ed:

Foretaket i har mye grensekryssende varetransport til Norge, og transporterer varene selv. Foretaket i Ed kjører til Svinesund tollsted, men det nedlagte tollstedet Kornsjø er det nærmeste grensetollstedet. Før Kornsjø ble nedlagt, passerte transportene fra dette foretaket på denne grenseovergangen. Etter at Kornsjø ble nedlagt har foretaket tilpasset sine kjøreruter slik at dette, så langt det er mulig, passer inn med en grensepassering over Svinesund. Dette resulterer i ekstra kjøretid på mellom 15 – 30 minutter en vei. Foretaket er ikke kjent med ordningen der foretak kan søke om tillatelse fra tollvesenet til å grensepassere over ubemannede tollsteder, eller utenfor tollsteders åpningstider.

Foretaket direktefortoller på Svinesund og deklarerer dette selv. Foretaket har ikke tollkreditt hos det norske tollvesenet og må dermed kjøre til et bemannet tollsted uansett, for å betale inn toll- og avgifter for varene som importeres med varetransporten. Den største utfordringen for dette foretaket er at de må fysisk til et bemannet tollsted for å betale toll- og avgifter for varetransporten. Foretaket gir også uttrykk for at byråkratiske løsninger gjør det vanskelig for foretaket å benytte seg av det norske tollvesenets ordninger.

Konklusjonen for dette foretaket er at en ordning med passering over ubemannet grensetollsted eller utenfor tollsteders åpningstider, trolig ikke kan brukes før foretaket eventuelt har fått tollkreditt hos det norske tollvesenet. Foretak som har dette vil ellers kunne søke om tillatelse til ordningen.

Foretaket i Årjäng:

Dette foretaket kjører sine varetransporter til Norge over Ørje tollsted. Dette tollstedet er døgnåpent og dermed har foretaket ingen utfordringer knyttet til ubemannede tollsteder.

Foretaket i Mora:

Det foretaket som ble kontaktet hadde ingen grensekryssende trafikk til Norge. De 3 stedene ble definert før det ble opprettet kontakt med foretakene. I følge foretaket i Mora hadde de ikke grensekryssende trafikk til Norge da avstanden dit var for lang. Selv om foretaket ikke hadde grensekryssende trafikk så er dette allikevel en observasjon som er valgt å ta med i forstudiet.

Forstudie 4 – ubemannede grenseoverganger

Dals-Ed Næringsliv i Sverige

Problematikken med svenske foretak som må kjøre inntil 10 mil for å komme til et bemannet tollsted, er meldt inn fra denne aktøren. Problemstillingen for de svenske foretakene er dermed veldig godt kjent. Problemstillingen berører foretak som transporterer varer til Norge og som er lokalisert nærmere enn 10 mil til et bemannet tollsted. Disse foretakene vil ikke kunne benytte seg av ordningen med å kjøre over et ubemannet tollsted. For disse foretakene oppleves kravet som uforholdsmessig strengt, med tanke på at de må kjøre omveier på 1 – 9 mil for å komme til et bemannet tollsted istedenfor å krysse på ubemannede grenseoverganger som ligger nærmere. Utover dette opplyser aktøren at mange små foretak i Dalsland har problemer med å innføre verktøy for midlertidig bruk i Norge. Denne problematikken er nærmere omtalt og belyst i forstudie 1.

Toll- og avgiftsdirektoratet i Norge

Dialogen med toll- og avgiftsdirektoratet (TAD) foregikk via e-post, da det ikke var mulig å komme i kontakt med rette vedkommende på telefon. Det ble sendt en e-post med en orientering om forstudiet og opplisting av spørsmålene i henhold til vedlagte spørreskjema. I tillegg ble det orientert om at Tollregion Øst og Tollregion Midt også ville bli kontaktet. Med tanke på at tollvesenet lokalt og sentralt trolig ville ha ønsket å koordinere tilbakemeldingene, ble spørsmålene som ønsket stilt til regionene listet samtidig som TAD ble forespurt om kontaktpersoner i tollregionene.

I tilbakemeldingen fra TAD opplyses det at ordningen med tillatelse til å passere over ubemannet tollsteder fungerer tilfredsstillende uten at det kunne gis noe mer informasjon om hvilke utfordringer som finnes og forbedringer som er påtenkt. Etter sigende har TAD ikke inntrykk av at tollregionene har problemer med ordningen.

Avslutningsvis kunne TAD opplyse at det å få til gode og effektive rutiner ved grensepassering er viktig for Tollvesenet, og det pågår arbeid med planer for dette, uten at det kunne sies noe mer om hva dette innebar.

Tollregionene Øst- og Midt-Norge:

Tollregion Øst-Norge

I tollregion Øst-Norge er ordningen med tillatelse til å grensepassere over ubemannede tollsteder godt kjent og vel anvendt. I 2011 ble det gitt et sted mellom 50 og 60 tillatelser til å grensepassere over ubemannede tollsteder. I 2012 ble det gitt i underkant av 20 tillatelser. Årsaken til nedgangen antas å være at tillatelsene hovedsakelig gis for 5 år av gangen.

Transportører som benytter seg av ordningen må ha med seg den innvilgede tillatelsen fra tollregionen, slik at denne kan fremvises ved en eventuell kontroll. Selve tolldeklarasjonen må være sendt elektronisk til tollvesenets fortollingssystem TVINN i en gitt tid før grensepassering og til den ekspedisjonsenhet som tollregionen har bestemt. Det gis ingen varsel til tollvesenet i forkant av grensepassering, utover ovennevnte elektroniske tolldeklarerer til TVINN.

Det ble bekreftet at ordningen ikke gjelder for transporter som er under en transitteringsprosedyre, da disse må passere et bemannet grensetollsted for å få grensepassering registrert i tollmyndighetenes transitteringssystem; NCTS

Erfaringen fra tollregion Øst er at ordningen hovedsakelig benyttes for tømmertransport og at det er få andre transportører med «ordinær» vareførsel, som benytter ordningen. Tollregionen bekrefter at dette kan henge sammen med kravet til en omfattende omvei på 10 mil før ordningen kan benyttes. Det mottas tidvis søknader fra foretak som transporterer egne varer, der søknader avslås med bakgrunn i at kravet om en omfattende omvei for å passere over et bemannet tollsted, ikke er til stede.

Forstudie 4 – ubemannede grenseoverganger*Tollregion Midt-Norge*

I tollregion Midt (TMN) har man mye erfaring med ordningen. Det ubemannede tullkontoret som mest benyttes til slik grensekryssende trafikk, er Gæddede. Dette henger sammen med at Gæddede tullkontor hadde mye grensekryssende trafikk før det ble nedlagt i 2005. Før nedleggelsen krysset mye trafikk over dette tullkontoret. Etter nedleggelsen ble Gæddede sitt nærmeste bemannede tollsted Storlien, som ligger nærmere 40 mil unna. Etter nedleggelsen har en rekke transportører søkt TMN om tillatelse til å grensepassere over Gæddede. I denne regionen er det transportøren som søker til TMN om tillatelse til å grensepassere over bla. Gæddede. De transportørene som gis tillatelse kan igjen frakte varer for ulike foretak. Fortolling av varene som skal grensepassere skal tolldeklarerer til TVINN minst 2 timer før varene krysser grensen. For transporter som er gitt tillatelse til å grensepassere over Gæddede, skjer slik deklarerer til Storlien tollsted. Hovedsakelig blir dette deklarerert av grensespedisjonen på Storlien.

TMN sin erfaring med ordningen, er at mange foretak benytter seg av transportører som har tillatelse til å passere over Gæddede, hvilket medfører mye grensekryssende trafikk over det nedlagte tollstedet. Erfaringsmessig er det mye kommersiell varetransport, og da særlig byggevarer som passerer inn til Norge for deretter å fortsette nordover i Norge.

Det gis ingen varsel til tollvesenet i forkant av grensepassering, utover ovennevnte elektroniske tolldeklarerer til TVINN. Tollregionen hadde ingen tallmateriale over mottatte søknader tilgjengelig, men antok at de i antall søknader lå på samme nivå som i TØN. For øvrig er det i denne tollregionen gitt tillatelse til mange transportører som transporterer varer på vegne av mange ulike foretak. Dermed antas mengden grensekryssende trafikk inn til Norge over ubemannede tollsteder i TMN å være større enn tilsvarende grensekryssende trafikk i TØN.

Grensespedisjon:

Grensespedisjonen opplever ikke utfordringer knyttet til dagens ordning. For øvrig vil ikke nødvendigvis denne aktøren bli involvert i denne problematikken, da grensespedisjonen i første omgang håndterer selve deklarereringen til tollmyndighetene for foretak som krysser grensen. Det vil si at grensespedisjonen berøres som en aktør i tilfeller hvor det deklarerer til tollmyndighetene på vegne av foretak som er gitt tillatelse til å grensepassere på ubemannede grenseoverganger. Dermed kommer ikke denne aktøren nødvendigvis i direkte kontakt med prosessen der søknad om slik grensepassering avslås.

For øvrig har grensespedisjonen god erfaring med selve ordningen – i den grad de deklarerer på vegne av foretak som er innvilget tillatelse til å grensepassere på ubemannede grenseoverganger.

Grensespedisjonen på Eda erfarer at en del tømmer transporteres over grensen. Disse transportørene/foretakene avgir periodisk fortolling, der varsel om grensepassering meldes inn en gang i døgnet.

Når det gjelder forbedringer foreslås gode rutiner hos transportøren, mulighet til å godsregistrere forsendelser som krysser over ubemannede tollsteder og bruk av elektroniske løsninger som GPS-koordinater, elektronisk skiltavlesning og kodebrikke for foretak som er gitt tillatelse til å grensepassere over ubemannede tollsteder og /eller utenom tollsteders åpningstider.

3.2 Trafikken fra Norge til Sverige

NHO Logistikk og Transport i Norge

NHO Logistikk og Transport (NHOLTL) er en selvstendig interesse- og arbeidsgiverorganisasjon i det norske NHO- systemet. NHOLTL organiserer hovedtyngden av norske transportindustribedrifter innenfor logistikk, spedisjon og skipsekspedisjon, samt beslektet næringsdrift i tilknytning til havne- og terminalrelatert virksomhet. NHO Logistikk og Transports hovedarbeidsområder er næringspolitikk, arbeidsgiverspørsmål, opplæring/kurs, juridisk rådgivning, miljøpolitikk, helse, miljø og sikkerhet. Denne aktøren er valgt ut i fra sin kjennskap og kontakt med relevante aktører i grensekryssende transport mellom Norge og Sverige.

Det er foretatt intervju via telefon med to aktører innenfor NHOLTL i Norge. Dette med tanke på å belyse hvorvidt denne aktøren kjenner til lignende problemstilling for norske transportører som transporterer varer inn i Sverige. Begge intervjuobjektene er også representanter i Interessegruppen TOLL, som er en underenhet i NHOLTL.

Ingen av intervjuobjektene var kjent med problemstillingen og har ikke mottatt signaler fra medlemmer om krav til at transportører i Norge må kjøre lange omveier for å grensepassere over bemannede grensetollsteder inn til Sverige.

Grensetollsted Svinesund – svensk side:

Søknader om tillatelse til grensepassering inn i Sverige sentralt, sendes til «tillstandsgruppen» i det svenske tullverket. Ved hver enkelt transports grensepassering, skal tullverket varsles minimum 1 time før grensepassering.

For tullverket på Svinesund, oppleves ordningen å fungere greit for transportørene som har fått tillatelse til å benytte ordningen. Den største utfordringen sett fra det svenske tullverkets side, er at tollmyndighetene på norsk og svensk side har ulik praktisering av kravet til vilkåret om at «aktiviteten som lettelsen angår, skal ha et vesentlig omfang»:

- I Norge defineres en omvei på over 10 mil som en betydelig omvei. Det vil si at foretak som forlenget transporten med inntil 10 mil, ikke gis tillatelse til å benytte seg av ordningen.
- I Sverige er det ikke definert hva som er å anse som betydelig omvei med hensyn til distanse. Her vurderes vesentlig omfang opp i mot hyppighet av varetransporter som krysser grensen inn til Sverige.

Tollmyndighetene på norsk og svensk side er i dialog for å komme frem til en forent praktisering og tolkning av bestemmelsene knyttet til ordningen. Sett fra svensk tull sin side vil det være en forbedring av ordningen hvis tollvesenet i Norge utøver samme praktisering som svensk tull gjør.

For både svensk og norsk ordning settes det krav til deklarerering til tollmyndigheten før grensepassering. For øvrig praktiseres varsling til tollmyndigheten ulikt.

- Når norske tollmyndigheter har innvilget et svensk foretak tillatelse, kreves det normalt ingen varsling til norske tollmyndigheter i forkant av en grensepassering
- Når svenske tollmyndigheter har innvilget et norsk foretak tillatelse, kreves det normalt varsling til et lokalt tullkontor (oppført i tillatelsen) før grensepassering.

Forstudie 4 – ubemannede grenseoverganger

3.3 Foreslåtte forbedringsområder

Følgende forbedringsområder er foreslått av de ulike aktørene:

Nr	Forslag til forbedring	Foreslått av
1	Mindre byråkratiske løsninger for foretak som transporterer varer til Norge selv. Det siktes blant annet til at toll og avgifter må betales kontant til tollstedet. Dette kan løses ved å søke tollvesenet om tollkreditt, men også her stilles det krav som foretakene kan oppleve som vanskeligliggjørende.	Foretak med grensekryssende varetransport
2	Gode rutiner hos transportøren som er gitt tillatelse til å krysse på ubemannede grenseoverganger.	Grensespedisjon
3	Mulighet til å godsregistrere transporter/forsendelser som har tillatelse til å krysse over ubemannede tollsteder	Grensespedisjon
4	Bruk av elektroniske løsninger som GPS-koordinater, elektronisk skiltavlesning og bruk av kodebrikke for foretak som er gitt tillatelse til å grensepassere over ubemannede tollsteder og /eller utenom tollsteders åpningstider	Grensespedisjon
5	Lik praktisering av svenske og norske tollmyndigheter som eksempelvis formuleringen «betydelig omvei», der man har samme fokus på hyppighet av transporter og distanse på omvei for å komme til et bemannet tollsted.	Svenska Tullverket

Av ovennevnte forslag til forbedringsområder oppfattes forslag nr 5; «Lik praktisering av svenske og norske tollmyndigheter» å være blant de viktigste, sammen med forslag nr 2; «Gode rutiner hos transportøren som er gitt tillatelse».

Øvrige forslag ansees som innspill til moderniserte og effektive løsninger der transporter kan grensepassere uten å måtte kjøre lange omveier for å passere over et bemannet tollsted, samtidig som løsningene ikke forringer tollvesenets mulighet for kontroll.

4. OPPSUMMERING

De ulike aktørene har bidratt godt i intervju rundene og har gitt gode tilbakemeldinger på spørsmålene fra utreder.

I intervjuene med de ulike aktørene kom det frem i samtale med grensespedisjon og med tollvesenet lokalt, at både svenske og norske tollmyndigheter benytter samme ordning der foretak kan søke om tillatelse til å grensepassere på ubemannede grenseoverganger eller utenom grensetollsteders åpningstider. Norske transportører søker til svensk tullverk mens svenske transportører søker til norsk tollvesen. For de aller fleste synes det å være enighet om at ordningen med tillatelse til utvidet transport over ubemannede grenseoverganger fungerer greit for de transportørene som har fått innvilget sine søknader av tollmyndighetene. Dette ser ut til å være et gjennomgående inntrykk både for trafikken inn til Sverige og for trafikken inn til Norge.

For å kunne benytte denne ordningen stilles det en rekke krav til transportøren som søker. Blant annet er det et vilkår at «aktiviteten som lettelsen angår, skal ha et vesentlig omfang». Denne formuleringen gir rom for tolkninger, så sant de to tollmyndighetene ikke har definert formuleringen likt. Det er i forstudien avdekket at svenske og norske tollmyndigheter har ulik tolkning og praktisering av vilkår om at «aktiviteten som lettelsen angår, skal ha et vesentlig omfang». I Sverige har tollmyndighetene fokus på hyppighet av grensekryssende transporter, mens tollvesenet i Norge praktiserer dette som «betydelig omvei» for å passere over et bemannet tollsted, der «betydelig omvei» er definert til å være 10 mil eller mer.

Dette gjør at transportører fra norsk side trolig sjeldnere opplever at søknader til svensk tull blir avslått med begrunnelse i en for kort omvei til nærmeste bemannet tollsted. Dette kan også underbygges ved at problemstillingen er ukjent hos den norske næringslivsorganisasjonen som organiserer hovedtyngden av norske transportindustribedrifter innenfor blant annet logistikk, spedisjon (NHOLTL).

For foretak og transportører som holder til i Norra Dalsland i Sverige vil trolig opplevelsen av å få søknader til norsk tollvesen avslått med begrunnelse i en for kort omvei til nærmeste bemannet tollsted, være langt mer fremtredende. For øvrig synes dette bare å være et problem i dette området av Sverige. Dette kan forklares med at avstandene mellom de bemannede grensetollstedene i Midt-Norge er betydelig lengre enn avstanden mellom de bemannede tollstedene i Øst-Norge. Ut i fra dette kan det antas at en omvei på 10 mil for å passere over et bemannet tollsted, forekommer langt oftere transportørene i dette området.

5. VEDLEGG

5.1 [Anvendte spørreskjema](#)