



TOLLETATEN

Høringsnotat

Forslag til endringer i vareførselsforskriften (Digitoll)

Del 4

Oslo, 1. februar 2024

Høringsfrist: 30. april 2024



Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Forslag fra høring 2	5
2.1	Digitoll-konseptet.....	5
2.2	Forslag fra høringsnotat 2.....	6
2.3	Innspill fra høringsinstansene.....	7
2.4	Tolletatens vurdering.....	10
3	Orientering om eksport fra EU på landevei	14
3.1	Innledning.....	14
3.2	Innhenting av ankomstdata for eksport fra EU.....	14
3.3	Nytt eksportsystem i EU.....	15
4	Orientering om løsning for fartøy	16
4.1	Problemstilling.....	16
4.2	Digital løsning for fartøy.....	17
5	Godsnummer og avviksrapportering på tollager	18
5.1	Gjeldende rett.....	18
5.2	Tolletatens vurdering og forslag.....	18
6	Melde- og opplysningsplikt ved transittering	20
6.1	Gjeldende rett.....	20
6.2	Behov for enkelte tilpasninger.....	21
6.3	Unntak fra digital melde- og opplysningsplikt.....	22
6.4	Endring etter nytt vedlegg IIIa i transitteringskonvensjonen.....	22
7	Elektronisk melde- og opplysningsplikt for luftfartøy	23
7.1	Gjeldende rett.....	23
7.2	Behov for endring.....	24
8	Elektronisk melde- og opplysningsplikt for tog	25
8.1	Gjeldende rett og praksis.....	25
8.2	Behov for endring.....	26
8.3	Kravet til transitt ved jernbanegods.....	28
9	Regulering av automatisert grensepassering	28
9.1	Gjeldende rett.....	28
9.2	Elektronisk melding om ankomst og fremleggelse.....	29
10	Ny tollagerordning – midlertidig tollager	30
10.1	Gjeldende rett.....	30
10.2	Innspill fra høringsinstansene.....	31
10.3	Behov for endring.....	31
10.4	Regulering i UCC.....	32
10.5	Tolletatens vurdering og forslag.....	32
11	Regulering av unntaksordning	36
11.1	Problemstilling.....	36
11.2	Gjeldende rett.....	37
11.3	Innspill fra høringsinstansene.....	38
11.4	Tolletatens vurdering og forslag.....	39
12	Lettelser i melde-, opplysnings- og fremleggelsesplikt	41
12.1	Gjeldende rett.....	41
12.2	Innspill fra høringsinstansene.....	42
12.3	Praksis for postsendinger.....	42
12.4	Praksis for sendinger med luftfartøy.....	43
12.5	Behov for endring.....	43

12.6	Tolletatens vurdering og forslag.....	44
13	Tillatelse for autorisert mottaker til å fjerne forseglinger	46
13.1	Problemstilling.....	46
13.2	Gjeldende rett og praksis	46
13.3	Tolletatens vurdering og forslag.....	49
14	Administrative og økonomiske konsekvenser	50
14.1	Innledning.....	50
14.2	Innspill fra høringsinstansene	51
14.3	Samfunnsøkonomiske analyser.....	51
15	Merknader til endringer i vareførselsforskriften	54
16	Forslag til endring i vareførselsforskriften.....	58

1 Innledning

Tolletaten sender med dette på høring forslag til enkelte endringer i vareførselsforskriften.

Høringen betegnes høring 4, og er oppfølging av tidligere forslag fra høringsnotat 1 datert 20. september 2022, høringsnotat 2 med vedlegg datert 30. mai 2023 og høringsnotat 3 datert 13. november 2023. Høring 1 og 2 omfattet i hovedsak forskriftsendringer knyttet til utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Høring 3 omfattet forslag til fastsetting av datakrav for melde- og opplysningsplikten på alle transportmidler med unntak av fartøy.

På bakgrunn av innspill til høring 2 foreslår Tolletaten flere tiltak som blant annet skal avhjelpe i omstillingsperioden frem til direktekjøringsordningen fases ut og det innføres hovedregel om krav til digital melde- og opplysningsplikt 1. april 2025. Enkelte av tiltakene vil kreve endringer i vareførselsforskriften og forslag til endringer er omtalt i denne høringen.

I dette høringsnotatet foreslås endringer i vareførselsforskriften som vist i tabell 1.

Endringsforslag	Bestemmelse	Ikrafttredelse
Melde- og opplysningsplikt og fremleggelsesplikt for tog	§ 2-2-4 og § 2-3-3	1.4.2025
Melde- og opplysningsplikt ved flyfrakt	§ 2-3-3	1.4.2025
Unntak fra digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikt i enkelte tilfeller ved transittering	§ 2-3-6	1.4.2025
Unntak fra melde- og opplysningsplikt i særlige tilfeller (tillatelse)	§ 2-3-7	straks
Registrering av faktisk ankomst og fremleggelse ved bruk av automatisk system	§ 2-3-8 og § 2-4-10	straks
Unntak fra fremleggelsesplikt i særlige tilfeller (tillatelse)	§ 2-4-11	straks
Henvisningsendring transitteringskonvensjonen	§ 4-3-1	straks
Autoriserte mottakere gis tillatelse til å fjerne forseglinger ved transittering	§ 4-3-1	straks
Datakrav midlertidig tollager (tollager E)	§ 4-4-1	straks
Vilkår for midlertidig tollager (tollager E)	§ 4-4-6 og § 4-4-15	straks
Endringsmelding ved avvik på tollager	§ 4-4-8	1.4.2025
Unntaksordning	§ 3-1-3	straks

Tabell 1: Oversikt over endringsforslag i vareførselsforskriften

Forslag til endringer i vareførselsforskriften står i kapittel 16.

Tolletaten ber om innspill til forslagene. Frist for å avgi høringsuttalelse er **30. april 2024**.

2 Forslag fra høring 2

2.1 Digitoll-konseptet

Det redegjøres her kort for prinsippene i Digitoll-konseptet. For mer inngående beskrivelse vises det til [høring 1](#) og [høring 2](#).

Sentralt for Tolletatens samfunnsoppdrag er å ha oversikt over varer som inn- og utføres til/fra tollområdet (Norge). Tolletaten skal hindre ulovlig vareførsel og sikre grunnlag for riktig fastsetting av innførselsavgifter. Omfanget av varer som krysser grensen er stort og i mange år har volumene økt. Kompleksiteten i varestrømmene er også blitt mer krevende å håndtere.

Dagens manuelle løsninger er etablert for å håndtere helt andre volumer og uten dagens krav til tidseffektivitet. Løsningene er også svært tid- og ressurskrevende å administrere både for det offentlige og for næringslivet.

Tolletaten arbeider derfor for å fjerne tidkrevende og manuelle prosesser ved innførsel av varer, både for næringslivet, Tolletaten og samarbeidende myndigheter. Tolletaten vil legge til rette for effektiv og mest mulig sømløs grensepassering når alle plikter er oppfylt. Målet er at varer frigjøres automatisk ved passering av grensen dersom det ikke er behov for kontroll.

For å lykkes med dette har Tolletaten behov for korrekt, enhetlig og digital informasjon knyttet til alle plikter, før eller senest ved ankomst. Dette er nødvendig for å kunne vurdere informasjonen fra de ulike pliktene i sammenheng, få oversikt over hvilke varer som innføres til landet og hvilken tollprosedyre de er underlagt.

De nødvendige endringene for digitalisering gjennomføres gjennom Digitoll-konseptet som er basert på følgende forutsetninger:

1. Informasjon leveres digitalt, før eller senest ved grensepassering.
2. Tolletaten behandler og risikovurderer informasjon før ankomst. Informasjon levert i forhåndsvarsel, melde- og opplysning, deklarasjon og i forbindelse med fremleggelse vurderes i sammenheng før/ved ankomst. Så langt det er mulig tas det på forhånd stilling til om en transport eller vare skal kontrolleres ved ankomst.
3. En i størst mulig grad automatisert grensepassering med automatisk frigjøring av varer for valgt prosedyre.

Forhåndsvarsling av varer fra tredjeland (utenfor EUs sikkerhetsområde) skjer gjennom ICS2.

Deklarering skjer gjennom TVINN og NCTS (transitteringer).

Tolletaten har utviklet en egen løsning for digital levering av opplysninger om transportmiddelet og varer som bringes med som last. Dette systemet benyttes til å oppfylle førers melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet for alle transportmidler med unntak av fartøy. For fartøy skal SafeSeaNet Norway (SSNN) benyttes som i dag.

Tolletatens melde- og opplysningssystem er tilgjengelig for ulike transportmåter i henhold til planen i figur 1.



Figur 1 Gjennomføringsplan Digitoll

Merknader til gjennomføringsplanen:

- Deklarasjonsplikt:
 - I løpet av våren 2024 vil en løsning for midlertidig tollager (tollager E) være etablert i TVINN
- Melde- og opplysningsplikt:
 - Forenklet løsning for fartøy ble tilgjengelig 1. februar 2024
 - Løsning for tog blir tilgjengelig ca. 1. mars 2024
 - Løsning for utveksling av informasjon mellom EUs nye eksportsystem (AES) og Tolletatens melde- og opplysningsssystem er på plass ca. 1. oktober 2024

2.2 Forslag fra høringsnotat 2

Hovedgrep

Tolletaten redegjorde både i høringsnotat 1 og høringsnotat 2 for at Digitoll forutsetter to viktige hovedgrep. Disse er knyttet til henholdsvis deklarasjonsplikten og melde- og opplysningsplikten, for å sikre informasjon om varer før grensepassering:

- 1) Dagens direktekjøringsordning utfases. Det innføres en hovedregel om at alle varer som underlegges prosedyren tollager skal deklarerer.
- 2) Det innføres en hovedregel om digital melde- og opplysningsplikt. Plikten oppfylles digitalt for å gi Tolletaten oversikt over hvilke transportmidler som ankommer tollområdet, tid og sted for ankomst og hvilke varer som medbringes.

Deklarering senest ved ankomst til grensen

Vareførselslovens hovedregel er at varer skal underlegges en tollprosedyre ved innførselen, med mindre de avstås eller gjenutføres, jf. § 3-1. Deklarering skal således skje senest ved

ankomst til grensen. Deklarering skjer i TVINN, eller i NCTS dersom varen skal underlegges transitteringsprosedyren.

Deklarering for prosedyren tollager etter vareførselsloven § 4-4 krever at varene fysisk legges på lager.

Tillatelse til å opprette og drifte alminnelig tollager etter vareførselsforskriften § 4-4-9 kan inntil videre omfatte lagring hos varemottaker, såkalt direktekjøring. Direktekjøring innebærer at vare kjøres direkte til varemottaker for lossing og lagring, i stedet for at de legges inn på tollagerholderens lager. Varene må deklarerer innen 10 dager. Direktekjøringsordningen avvikles 1. april 2025, jf. endring ved forskrift 22. november 2023.

Digital melde- og opplysningsplikt

Melde- og opplysningsplikten etter vareførselsloven § 2-3 er plikten til å melde fra om at et transportmiddel er på vei til eller har ankommet grensen og opplyse om hvilke varer som medbringes. Fra 1. april 2025 er hovedregelen etter ny bestemmelse i vareførselsforskriften § 2-3-6 første ledd at plikten skal oppfylles digitalt for alle transportmåter.

Opplysningskrav tollager

Det ble i høring 2 også foreslått hvilke opplysningselementer som skal oppgis ved bruk av prosedyren tollager. Datakravene ble fastsatt ved endring av vareførselsforskriften § 4-4-1 første og annet ledd hvor det skilles mellom opplysninger som kreves for tollager A/B og tollager C/D, jf. endring ved forskrift 22. november 2023.

Opplysningskrav melde- og opplysningsplikt motorvogn

Datakravene ved digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for motorvogn ble omtalt i høring 2. Datakravene ble fastsatt ved endring av vareførselsforskriften § 2-3-4 og nytt vedlegg 5, jf. endring ved forskrift 18. januar 2024. Det ble i høring 2 vist til at datakrav for luftfartøy og tog vil ligge på samme nivå som for motorvogn.

2.3 Innspill fra høringsinstansene

Tolletaten har mottatt 34 hørings svar til høringsnotat 2. De fleste av disse kommer fra aktører i logistikkbransjen innenfor transport og spedisjon. Tolletaten har også i etterkant av høringen samarbeidet tett med ulike næringslivsaktører med sikte på å løse praktiske problemstillinger knyttet til digitaliseringen og utfasingen av direktekjøringsordningen.

Høringsinstansene støtter Digitoll-konseptet og digitalisering av informasjonsinn sending senest ved ankomst til grensen.

Tolletaten registrerer at flere høringsinstanser mener omstillingstiden før direktekjøringsordningen fases ut fortsatt er for kort. Generelt etterlyses en omstillingstid på 18-24 måneder fra alle nødvendige avklaringer foreligger. Det vises til at høring 2 ikke i tilstrekkelig grad gav svar på utestående spørsmål for å starte omstilling.

NHO sier: «For at bransjen skal kunne gjennomføre endringene fra 1. april 2025 må de ha tid til å implementere dette. Tilbakemeldingene til NHO-systemet fra de næringsdrivende har vært at denne høringen ikke gir tilstrekkelig informasjon til å kunne danne grunnlag for blant annet utvikling av nye datasystemer. Om forslagene skal være praktisk gjennomførbare, må

informasjonen og dialogen med næringslivet gi tilstrekkelig informasjon til at de kan forberede og innrette seg på endringene som kommer.»

NHO Logistikk og Transport viser i sitt hørings svar til at høringsarbeidet ikke vil «være avsluttet før tidligst i 2024. Avvikshåndtering, som er et av de viktigste punktene i reformen, skal eksempelvis først håndteres i etatens neste høring en gang til neste år. [...] Ettersom høringsarbeidet ikke er ferdigstilt, og det fremdeles er mye som må avklares, er det etter NHO LTs syn ikke tilstrekkelig med den fristen som er satt i denne høringen. Et optimistisk anslag er at høringsarbeidet blir effektivt i løpet av høsten 2024, og fristen må i så fall settes halvannet år fra det tidspunktet.»

DSV skriver «Overgangen til digitalisering medfører omfattende endringer for virksomheter og våre samarbeidspartnere. Tidsplanen er siden da betydelig endret fra Tolletatens side, da høringsnotatet ble utsatt i flere måneder. Dette har ført til en mangel på forutsigbarhet for spedisjons- og logistikkbransjen. De påfølgende forsinkelsene fra Tolletaten gir begrenset tid for testing. Høringsprosessen har nesten blitt forsinket med et helt år. Dette påvirker våre arbeidsprosesser og vår tilnærming til de kommende endringene.»

I høringsinnspillene angis for øvrig noen hovedutfordringer. Det vises til at alle nødvendige deklarasjonsopplysninger ofte ikke er tilgjengelig ved ankomst til grensen. Dette kan for eksempel bero på korte ledetider fra Sverige og/eller at informasjon fra underleverandør ikke foreligger ved grensepasseringen. Konsekvensen av dette kan medføre stans i vareflyten. Noe som kan føre til at næringslivet må utvide sine åpningstider for å sikre tilgjengelighet dersom informasjon mangler, eventuelt tvinge flere aktører til å benytte tollrepresentant for å levere pliktig informasjon til myndighetene.

Det angis usikkerhet knyttet til datakravene ved melde- og opplysningsplikten for andre transportmidler enn motorvogn. Det vises til at aktørene ikke får startet omstillingsarbeidet for disse transportmåtene før langt ut i 2024. Høringsinstansene frykter kø hos systemleverandører og for kort omstillingstid fram mot 1. april 2025.

Det etterlyses digital informasjonsutveksling med EU systemer, særlig gjelder dette det nye eksportsystemet i EU, som gir mulighet for færre stopp på grensen ved landeveistrafikk.

FREJA Transport & Logistics uttaler at «de nye plikter har liten hensikt å innføre før man også samtidig kan gjøre det samme ved eksport ut av EU og samkjøre opplysninger og dokumenter. Inntil da vil det bli et enormt dobbeltarbeid hvor vi egentlig ikke får noen lettelser.»

Enkelte høringsinstanser etterlyser mulighet for å kunne sende underlagsdokumentasjon slik at Tolletaten har denne tilgjengelig på grensepasseringstidspunktet. Det vises til at dette kan medvirke til at behovet for å ha åpningstider utover ordinær arbeidstid ikke er like stort.

Flere høringsinstanser er bekymret for utenlandske aktører som ikke har etablert mulighet til innrapportering av data via API. **Posten Bring** uttaler: «Andelen transporter styrt fra Europeiske aktører, og som følgelig faller utenfor norske speditører sin planlagte MO rapportering, er bekymringsfull. Slike aktører har ikke adgang til å oppfylle MO-plikten via Maskinporten og følgelig vil en tyngre grenseklaringsprosess kunne medføre kø på grensen. Norske myndigheter må sikre at også nevnte Europeiske aktører, blir satt i stand til å etterleve de nye norske MO-kravene.»

Nortrail uttaler: «Det er ikke mulig for utenlandske aktører å koble seg på Digitoll så vidt vi har forstått, noe som umuliggjør en løsning der det kreves at bileier skal hente inn all informasjon i de tilfeller hvor bileier har kompetanse på dette området. Vi må også bemerke at det er en svakhet at det ikke lages en web-løsning. Dette vil skape utfordringer for mindre aktører, og vi ser dette som konkurransevridende og begrensende for næringslivet.»

Flere høringsinstanser etterlyser en selvbetjeningsløsning for dem som ikke kan eller ønsker å benytte maskin-til-maskin (API) overføring av melde- og opplysningsdata til Tolletaten.

Harald Halvorsen Spedisjon sier i sin uttalelse at «Et web-grensesnitt vil være en lavterskel variant for flere aktører å komme i gang med Digitoll. Det ville gi virksomhetene en mulighet til å teste bruken av systemet og definere en prosess for innsamling og innmelding av nødvendige data som Tolletaten etterspør. Erfaringene med anvendelsen av et web-grensesnitt ville kunne danne grunnlag for virksomhetenes vurdering av hvorvidt man skal 1) fortsette med en web-basert prosess, 2) gå til innkjøp av IT-systemstøtte, eller 3) integrere API-et direkte i interne løsninger / utvikle egen programvare.

Tilbud til næringslivet om et web-grensesnitt vil dessuten gi mindre aktører både i Norge og utlandet som kun har sporadisk innmelding av sendinger en mulighet til å håndtere innmeldingen selv, hvilket vil bidra til økt konkurranse og lavere priser på meldetjenesten.

Ved ikke å tilby et web-grensesnitt tvinger Tolletaten transportører og speditører fra aller første stund til å enten kjøpe programvare fra en systemleverandør eller utvikle en egen applikasjon, begge deler til en høy kostnad. Denne beslutningen må tas uten at man har fått muligheten til å vurdere hva som er virksomhetens reelle behov og hvilken løsning som vil være lønnsom for forretningen. Ettersom det ikke er gitt hvilken aktør i forsyningskjeden som skal/bør stå for innmeldingen, gjør dette at flere aktører vil oppleve at man må kjøpe systemer som det ikke er sikkert man får brukt for eller som betaler seg.»

Nortrail uttaler: «Dette vil skape utfordringer for mindre aktører, og vi ser dette som konkurransevridende og begrensende for næringslivet.»

Det forekommer enkelte endringer i navn og/eller registreringsnummer på transportmiddel for motorvogn kort opp til ankomst ved grensen. Fører er gjerne den som er nærmest til å rapportere inn endringer og flere instanser ønsker at det etableres en applikasjon for innrapportering av slike endringer. **FREJA Transport & Logistics** uttaler: «Vi ønsker en APP hvor bileier/sjåfør kan rette f eks bilnummer/sjåførnavn.»

DSV uttaler: «DSV foreslo tidlig, som en del av ressursgruppen at Tolletaten burde utvikle en applikasjon der sjåførene selv kan registrere seg med bilnummer og navn dersom det fremdeles er nødvendig. De kan da få en referanse til manifestet fra tollfunksjonæren og selv melde seg inn.»

Et par høringsinstanser tar opp spørsmålet om førers ansvar for opplysninger om varer som befinner seg på transportmiddel. Dette er også tatt opp av flere i tidligere høringsrunder.

NHO Logistikk og Transport sier vedrørende melde- og opplysningsplikten: «Det er samtidig aspekter ved denne plikten som etter vårt syn ikke er avklart, og som jeg gjerne skulle sett at Tolletaten tok ansvar for. Dette gjelder særlig ansvarsfordeling mellom partene. Det er av stor betydning for næringslivet at ansvarsfordelingen moderniseres og klargjøres. Dette er noe som har blitt ettertrykkelig drøftet i de tidligere høringsvarene, og jeg vil som

følge ikke bruker mer tid på det her. Samtidig er dette noe som igjen understrekes, og som Tolletaten bør ta på alvor.»

2.4 Tolletatens vurdering

2.4.1 Generelle merknader

Etaten har hatt en grundig gjennomgang av alle innspill fra høringen og vil gjennomføre mange tiltak som vi mener kan avhjelpe i omstillingsperioden og gjøre oppstart av Digitoll lettere. I sum mener vi dette svarer på mange av utfordringene aktørene viser til.

I foregående høringer og i dialogmøter med næringslivet har Tolletaten gitt overordnede føringer på hvilke konsekvenser utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt vil ha. Dette har etter vårt syn gitt et godt grunnlag for å starte omstillingsarbeidet som kreves. Vi registrerer også at mange aktører er godt i gang med dette arbeidet.

Ved digitalisering av prosesser er det viktig at systemer bygges og testes stegvis. Det er viktig for Tolletaten at aktørene tar i bruk melde- og opplysningssystemet så snart det er mulig. Det meste av funksjonaliteten i melde- og opplysningssystemet er nå på plass. Det kan eventuelt være behov for enkelte mindre justeringer basert på forhold eller erfaringer som gjøres underveis. Likeledes er det viktig at aktørene kommer i gang med deklarerer av alle varer før eller senest ved ankomst til grensen. Dette gir både Tolletaten og næringslivet viktige erfaringer og kan avdekke behov for nødvendige justeringer underveis frem mot 1. april 2025 da hovedregelen blir krav til elektronisk levering av melde- og opplysningsdata, samtidig som direktekjøringsordningen fases ut.

Tolletaten fremskynder denne høringen noe i forhold til opprinnelig plan. Hovedelementene i de forslagene som ligger i denne høringen er diskutert i dialogmøter med næringslivet og dermed kjent for flere. Forslagene ble også presentert på Tolldagen 23. november 2023.

Selvbetjeningsløsning (web)

Innrapportering til melde- og opplysningssystemet skjer via en maskin-til-maskin-løsning med autentisering gjennom Digitaliseringsdirektoratets elektroniske ID-system (maskinporten). Digital innrapportering blir som hovedregel pliktig fra 1. april 2025.

Tolletaten har vurdert om det bør etableres en selvbetjeningsløsning for elektronisk innrapportering via web. En slik løsning er gjerne aktuell å benytte for mindre virksomheter.

Det antas at etterspørselen etter en selvbetjeningsløsning er relativt liten. Datakravene ved innrapportering av melde- og opplysningsdata er omfattende og Tolletaten antar de fleste vil velge å benytte maskin-til-maskin-løsningen (via API).

Tolletaten stiller krav til hvilke data som skal innrapporteres og vi mener denne rollen som kravstiller skal rendyrkes. Det betyr at Tolletaten er kravstiller av informasjon og legger til rette for bruk av API, men overlater til næringslivet og systemleverandører å vurdere hvorvidt det er et marked for selvbetjeningsløsninger og at aktører i markedet selv utvikler og drifter slike løsninger.

Utenlandske aktører

Tolletaten erkjenner at dagens system for oppfylging av melde- og opplysningsplikten er en utfordring for utenlandske aktører.

Tolletaten må forsikre seg om at den som avgir informasjon er den vedkommende hevder å være. Dette gjøres ved hjelp av unikt identifikasjonsnummer i form av organisasjonsnummer fra Enhetsregisteret. Det samme gjelder ved bruk av TVINN. Aktører som ikke er registrert med norsk organisasjonsnummer, må opprette en norskregistrert avdeling av utenlandsk foretak (NUF) eller benytte seg av en tollrepresentant registrert i Norge for å avgi digital melde- og opplysningsinformasjon. Utenlandske virksomheter som transporterer varer til Norge (og som må bruke norsk tollrepresentant) vil i stor grad være registrert i EUs registre og ha et EORI-nummer (Economic Operator Registration and Identification number) som er et unikt identitetsnummer (kundennummer) som benyttes i EU. Tolletaten har kun tilgang til manuelt oppslag via EUs nettsider. Med det store antall transporter som hver dag krysser grensen, og ønsket om å digitalisere informasjonsflyten, vil det ikke være mulig å basere seg på slike manuelle oppslag.

Utenlandske aktører må foreløpig bruke en speditør i Norge eller en annen virksomhet registrert i det norske Enhetsregisteret for å kunne bruke Tolletatens maskinelle grensesnitt (Digitoll API). Bakgrunnen er at sikker digital identifisering med sertifikater til Maskinporten foreløpig kun kan utgis til norske aktører registrert i Enhetsregisteret. Denne problemstillingen er ikke unik for Tolletaten. Andre offentlige etater har tilsvarende utfordringer. Vi har kontakt med Digitaliseringsdirektoratet for å se på muligheten for å finne ordninger som gjør at utenlandske aktører kan bruke løsningene i Digitoll.

Appløsning for fører

Det har i høring 2 fremkommet et behov for at sjåførere kan gjøre mindre endringer, eller legge til ny informasjon, i allerede innmeldte melde- og opplysningsdata. Dette kan være endring i for eksempel navn på fører eller registreringsnummer. Tolletaten ser at en slik mulighet kan være hensiktsmessig.

Utvikling av en slik applikasjon har imidlertid en del tekniske, sikkerhetsmessige og personvernmessige utfordringer. Det er ikke avklart om det på sikt kan være aktuelt å utvikle en app for fører.

Føreres ansvar

Melde- og opplysningsplikten etter vareførselsloven § 2-3 påhviler fører av transportmiddel. Flere tar til orde for at fører sjelden er den som innrapporterer opplysninger om hva som befinner seg på et transportmiddel ved ankomst til grensen og at det bør vurderes endringer i ansvarsforholdene. Endringer i pliktsubjektet krever lovendring og Tolletaten vil vurdere dette spørsmålet på et senere tidspunkt. Ved en eventuell sanksjonering vurderer vi konkret om fører har hatt mulighet til å påvirke den manglende etterlevelsen, eller om denne skyldes forhold utenfor førers kontroll.

Det bør tilsvarende vurderes om det er behov for lovendringer i ansvarsforholdene ved utførelse etter vareførselsloven kapittel 5. En eventuell endring i ansvarsforholdene vil kreve endringer i både i vareførselsloven og vareførselsforskriften.

2.4.2 Tiltak

Tolletatens gjennomgang av alle høringsinnspill fra høring 2 har resultert i ulike tiltak for tilrettelegging og oppfølging i omstillingsperioden. Enkelte tiltak vil medføre endring i vareførselsforskriften, disse omtales i denne høringen. Tabell 2 nedenfor gir en oversikt over noen av tiltakene.

Tiltak		Oppfølging
1.	Forslag om ny tollagerordning - midlertidig tollager	Se kapittel 10
2.	Forslag om unntaksordning	Se kapittel 11
3.	Etablere forenklet løsning for fartøy i påvente av endring i SSNN	Se kapittel 4
4.	Unntak fra melde- og opplysningsplikt i enkelte tilfeller ved transittering	Se kapittel 6
5.	Forslag om at autorisert mottaker kan bryte forsegling ved transittering	Se kapittel 13
6.	Fastsette datakrav for melde- og opplysningsplikt for alle transportmåter raskt	Se kapittel 2.4.3
7.	Tilby API for alle transportmåter (unntatt fartøy) i første kvartal 2024	Informasjon på toll.no
8.	Mulighet for API som gir informasjon om forsendelser som er innmeldt for en MO-sending	Informasjon på toll.no
9.	Frivillig levering av underlagsdokumentasjon	Informasjon på toll.no
10.	Endre intervall for ETA og regler for sletting av ubrukte innsendte MO-data	Informasjon på toll.no
11.	Etablere løsning for digital håndtering av eksporter fra EU via Sverige.	Se kapittel 3
12.	Gjennomføre samfunnsøkonomisk analyse	Se kapittel 14

Tabell 2: Oversikt over tiltak etter høring 2

Andre tiltak

Tolletaten vil gjennomføre flere tiltak for en bedre tilrettelegging i omstillingsperioden (jf. tiltak 7 til 10). En nærmere beskrivelse av disse vil løpende legges ut på våre nettsider på toll.no.

2.4.3 Fastsatte endringer i vareførselsforskriften

I tråd med forslagene i høring 2 fastsatte Tolletaten 22. november 2023 følgende endringer i vareførselsforskriften:

- Direktekjøringsordningen avvikles fra 1. april 2025 ved at dagens § 4-4-14 oppheves.
- Innføring av hovedregel om digital melde- og opplysningsplikt ved alle transportmåter fra 1. april 2025 – fastsatt i ny § 2-3-6.
- Krav til opplysninger ved bruk av prosedyren tollager etter § 4-4-1. Unntak for deklarasjonsplikt ved bruk av prosedyren tollager er fastsatt i § 4-4-13.

Endringene i § 4-4-1 trådte i kraft 22. november 2022. Endringene i § 2-3-6, § 4-4-13 og § 4-4-14 trer i kraft 1. april 2025.

I tråd med forslagene i høring 3 fastsatte Tolletaten 18. januar 2024 følgende endringer i vareførselsforskriften:

- Informasjonselementer ved innrapportering av melde- og opplysningsdata ved alle transportmidler, med unntak av fartøy. Disse er fastsatt i vedlegg 5 til § 2-3-4 tredje ledd.

Endringen i § 2-3-4 tredje ledd trådte i kraft 18. januar 2024.

Fastsetting av informasjonselementer gjør det mulig å etablere et API med alle datakrav for testing av digital melde- og opplysningsplikt allerede nå. Testing og implementering av digital melde- og opplysningsplikt kan dermed fremskyndes.

Begrunnelse

Tolletaten erkjenner at de planlagte forskriftsendringene medfører endringer i rutine for mange næringslivsaktører, både importører som håndterer tollbehandling og vareførsel selv, og transportører og speditører som håndterer transport over grensen og tollbehandling på vegne av andre.

Særlig utfasing av dagens direktekjøringsordning medfører store endringer både for næringslivet og Tolletaten, og vi anerkjenner at det er viktig med tilstrekkelig omstillingstid. Tidspunkt for utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt ble revidert etter forrige høringsrunde og innspill fra aktørene i næringslivet.

Tolletaten har derfor gjort grundige vurderinger av konsekvensene av å holde fast ved datoen 1. april 2025, men har kommet til at fristen bør opprettholdes.

Tolletaten har siste halvannet år gjennomført en rekke dialogmøter, informasjonsmøter, webinarer og andre møter med mange av de mest berørte aktørene. Etaten har informert i betydelig grad i mange ulike kanaler. De planlagte endringene har vært gjenstand for to offentlige høringer. Vi mener derfor grunnlaget for konsekvensvurderingene er godt.

Utfasing av direktekjøringsordningen krever endring i næringslivets verdikjeder og arbeidsprosesser. Endringene kan føre til at næringslivsaktører ser nye forretningsmuligheter, noe som kan medføre at eksisterende roller og forretningsmodeller endres. Konsekvensen er uavhengig av tidspunkt for gjennomføring av endringene. For de fleste næringslivsaktørene vil endringene på sikt gi gevinster.

I møter med aktørene får Tolletaten tilbakemeldinger om at det er behov for mer tid til å tilpasse seg utvikling av direktekjøringsordningen og innføringen av digital melde- og opplysningsplikt. Enkelte aktører sier de vil tilpasse seg innen fristen, og at de ikke ønsker utsettelse. Hovedtrekkene i endringene har vært kjent i lang tid. Aktørene har hatt mulighet til å begynne planleggingen, til tross for at ikke alle detaljer har vært kjent.

Det er Tolletatens vurdering at besluttet fremdriftsplan gir næringslivet et viktig incitament til å gjennomføre nødvendige omstillingsprosesser og til å tilpasse seg nødvendige endringer. Dersom fristen utsettes er det en risiko for at næringslivet vil miste det momentumet som er i ferd med å bygge seg opp rundt Digitoll.

Tolletaten har gjennomført en rekke tiltak for å veilede og bistå næringslivet med overgangen, og vil i tiden frem mot 1. april 2025 iverksette ytterligere tiltak for å sikre at flest mulig tilpasser seg endringene så tidlig som mulig. Det er imidlertid vanskelig å vurdere hvordan næringslivet vil lykkes med sin tilpasning, siden endringsbehovet varierer mye mellom de enkelte aktørene.

Tolletaten vurderer fortløpende status for implementering hos næringslivet. Tolletaten ønsker at næringslivet skal lykkes og vil jobbe aktivt for å sikre at flest mulig er klare. Det er avgjørende for Tolletaten at det etableres tiltak og løsninger som sikrer smidig vareførsel på grensen.

Tolletaten foreslår i denne høringen en rekke tiltak som også vil bidra til en smidigere overgang. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2.4.2. Vi viser videre til at det i denne høringen foreslås en ny ordning for midlertidig tollager og en unntaksordning for tilfeller der informasjon er feil eller mangelfull ved ankomst til grensen.

Etter en samlet vurdering av synspunkter og innspill er Tolletaten av den oppfatning at de beste grunner taler for å holde fast ved 1. april 2025 som utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Det gir både næringslivet og Tolletaten forutsigbarhet for planlegging til omstilling med grunnlag i en fastsatt dato.

2.4.4 Informasjon

Digitolls nettsider på toll.no vil bli brukt aktivt til å informere næringslivet løpende om forhold som har betydning for både regelverk og system: [Digitoll for bedrifter - Tolletaten](#).

Tolletaten iverksetter en rekke tiltak for å veilede og bistå næringslivet med overgangen frem mot 1. april 2025 for å sikre at flest mulig tilpasser seg endringene så tidlig som mulig. Endringsbehovet varierer mye mellom de enkelte aktører. Tolletaten ønsker at næringslivet skal lykkes og vi arbeider aktivt for å få brukere over på digitale løsninger.

3 Orientering om eksport fra EU på landevei

3.1 Innledning

Grensetoll samarbeidet mellom Norge og Sverige bidrar i høy grad til en effektiv grensepassering mellom landene. Grensetoll samarbeidsavtalen gjør det mulig at begge lands tollmyndigheter kan ta del i og utføre alle tollkontroller og formaliteter for hverandres regning, hvilket innebærer at godskjøretøy bare behøver å stoppe ved én grensestasjon for å håndtere både utførsel fra det ene landet og innførsel til det andre.

Grensetoll samarbeid er i dag formalisert gjennom en avtale mellom EU og Norge fra 1997 (97/269/EG). Etter avtalens artikkel 3 skal enkelte norske tollsteder ha myndighet til å gjennomføre all tollkontroll og alle tollformaliteter for varer i henhold til de tollbestemmelser i EU som gjelder import, eksport, transitt og angivelse av varer til en tollprosedyre mellom EU og Norge. I medhold av denne avtalen utfører norske tolltjenestepersoner flere oppgaver for EU, men da som «svenske tollere». Artikkel 4 sier at norske tollmyndigheter skal inngå et administrativt arrangement med svenske tollmyndigheter for gjennomføring av avtalen. Generaltullstyrelsen i Sverige og Toll- og avgiftsdirektoratet inngikk slikt administrativt arrangement i 1997.

3.2 Innhenting av ankomstdata for eksport fra EU

Vareførselsloven § 9-1 regulerer håndheving av annen stats bestemmelser om vareførsel i særskilt kontrollområde. Første ledd sier at: «Etter avtale med annen stat om tollsamarbeid

eller annen gjensidig bistand kan den andre statens regler om inn- og utførsel av varer anvendes og håndheves under utøvelse av myndighet for denne staten.»

Det følger av artikkel 3 nr. 1. i grensetollsamarbeidsavtalen med EU: *«At the customs posts referred to in Article 2, and under the conditions set out in this Agreement, the Norwegian customs authorities shall be authorized to perform, for and on behalf of the Finnish or Swedish customs authorities, all customs checks and formalities for goods under the Community customs rules applicable to import, export, transit and the placing under any customs procedure of goods between the Community and Norway.»*

På bakgrunn av grensetollsamarbeidsavtalen samarbeider svenske og norske myndigheter om behandling av eksport og import. Grunnlaget for avtalen er hjemlet i vareførselsloven § 9-1 første ledd, og § 9-8 regulerer utveksling av opplysninger med annen stat.

Vareførselsforskriften § 9-1-1 regulerer håndhevelse av svenske og finske tollbestemmelser på norsk område. Andre ledd lyder: *«I kontrollområdene kan både norske og henholdsvis svenske og finske tollmyndigheter behandle deklarasjoner og utøve kontroll i samsvar med både norske og henholdsvis svenske og finske tollbestemmelser. Med svenske og finske tollbestemmelser menes både nasjonale bestemmelser som tollmyndighetene er satt til å håndheve og tilsvarende EU-bestemmelser.»*

Opgavene Norge utfører for EU skal utøves etter EU sitt regelverk.

3.3 Nytt eksportsystem i EU

I EU utvikles det et nytt system for eksport ut av EU – Automated Export System (AES). Etter planen skal Sverige ha systemet klart til bruk i oktober 2024. Eksportdeklarasjoner og ankomstmeldinger fra alle land i EU skal leveres i AES.

Tolletaten vil på et senere tidspunkt vurdere om tilsvarende løsninger også bør benyttes for digital håndtering av eksport fra Finland.

Etter grensetollsamarbeidsavtalen er Norge ved enkelte grensetollsteder på vei forpliktet til å håndtere alle eksporter fra EU. I dag gjøres dette i praksis ved at det leveres dokumentasjon både for eksport fra EU og import til Norge når fører ankommer grensen (melde- og opplysningsplikt).

Tolletaten arbeider nå sammen med Tullverket for å få på plass en digital løsning for håndtering av både eksporter fra EU og import til Norge. Dette gir oss mulighet til å tilby en i størst mulig grad stoppfri og automatisert grensepassering, med mindre transporten skal kontrolleres eller det avdekkes mangler ved informasjonsgrunnlaget.

Dette forutsetter samhandling mellom AES og Tolletatens melde- og opplysningssystem. Samlet sett gir dette en smidigere og enklere løsning for næringslivet. I praksis gjennomføres dette ved at Norge sender ankomstopplysninger til Tullverket.

I EUs tollkodeks Union Customs Code (UCC) er det krav til melding om ankomst til tollkontoret. For at næringslivet skal slippe å sende inn melde- og opplysningsdata både i EU sitt system og i det norske systemet, samarbeider Tolletaten med svenske tollmyndigheter for å etablere ett innrapporteringspunkt gjennom melde- og opplysningssystemet i Norge. Svenske tollmyndigheter etablerer en ankomstmelding i AES, basert på data mottatt fra

Norge. De data det er behov for ved etablering av ankomstmelding i AES er de samme som i det norske systemet, med unntak av transportørens EORI nummer. Dette vil Tolletaten samle inn via vårt melde- og opplysningssystem og videresende til svenske tollmyndigheter i tråd med UCC.

Kravet til ankomstmelding og tilhørende datakrav fremgår av UCC. I EU benyttes EORI-nummer (Economic Operator Registration and Identification number) for å identifisere transportører. EORI-nummer er et unikt identitetsnummer (kundernummer) hos tollmyndighetene i EU. Svenske tollmyndigheter trenger derfor transportørens EORI-nummer for å kunne identifisere transportøren for utstedelse av ankomstmeldingen IE507. EORI-nummer er et unikt identitetsnummer (kundernummer) hos tollmyndighetene i EU.

Tolletaten vil derfor be næringslivet om at EORI-nummeret legges inn som en del av ankomstmeldingen i det norske melde- og opplysningssystemet. Dette gjelder kun for landeveistransporter som ankommer grensestasjoner som omfattes av grensetoll-samarbeidsavtalen med EU – fra Sverige (og eventuelt Finland). Levering av EORI-nummer er frivillig. Men dersom dette ikke oppgis vil fører måtte møte i ekspedisjonen slik at eksporten fra EU kan håndteres manuelt.

Mer informasjon om systemet og hvordan dette vil fungere i praksis vil komme i løpet av våren 2024.

4 Orientering om løsning for fartøy

4.1 Problemstilling

Etter vareførselsforskriften §§ 2-3-1 og 2-3-2 skal melde- og opplysningsplikten på fartøy oppfylles ved innlevering av informasjon i SafeSeaNet Norway (SSNN). Det skal ikke sendes inn slik informasjon i Tolletatens melde- og opplysningssystem.

Tolletaten foreslår ingen endring i datakravene for fartøy nå. Bakgrunnen er at SSNN i løpet av 2025 skal videreutvikles i tråd med en ny EU forordning på maritimt område. Vi må derfor komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.

EU vedtok i 2019 forordning 2019/1239 av 20. juni 2019 om etablering av European Maritime Single Window environment, heretter EMSWe-forordningen. Forordningen regulerer all skipstrafikk inn og ut av EU (og EØS) gjennom etablering av en europeisk plattform for rapportering fra fartøy. Formålet med EMSWe-forordningen er å fastsette harmoniserte regler for rapportering av informasjon som kreves i forbindelse med fartøysanløp til og avgang fra havn. EMSWe er det rettslige og tekniske rammeverket for elektronisk overføring av rapporteringspliktig informasjon ved havneanløp i EU. Dette vil bidra til administrativ forenkling. Det er forventet at forordningen vil bidra til å redusere de administrative byrder som påhviler sjøtransport.

EMSWe-forordningen er gjort gjeldende for Norge gjennom EØS-avtalen og får anvendelse fra 15. august 2025. Forordningen ble innlemmet med noen mindre unntak som følge av at Norge ikke er medlem av EUs tollunion.

De nye kravene i EMSWe-forordningen medfører at SSNN må videreutvikles av Kystverket slik at løsningen tilfredsstillende de nye kravene, herunder de krav til dataelementer som skal gjelde etter den nye forordningen. Det vil bli en felles tilgangskontroll basert på EORI-nummer, en større grad av gjenbruk av rapportert informasjon og en enhetlig arbeidsflyt. EORI-nummer er en pliktig identifikator for virksomheter som leverer opplysninger til tollmyndighetene i EUs medlemsland.

Dette vil bidra til administrativ forenkling for fartøy som seiler mellom landene i unionen. Det er således forventet at forordningen vil bidra til å redusere de administrative byrder som påhviler sjøtransporten.

Det er per i dag noe usikkert hvor store konsekvenser forordningen vil få for brukerne når SSNN endres i 2025. Tolletaten vil på et senere tidspunkt vurdere forordningens betydning for melde- og opplysningsplikten for fartøy, herunder betydningen for sikkerhetsavtalen og for regelverket.

4.2 Digital løsning for fartøy

Inntil SSNN er videreutviklet etablerer Tolletaten en midlertidig rutine for fartøy. Melde- og opplysningsdata meldes inn i SSNN som i dag. Hvilken informasjon som skal sendes inn fremgår av vareførselsforskriften.

Deklarasjoner legges inn i TVINN som i dag. Tolletaten etablerer en midlertidig løsning som frigjør varer for valgt prosedyre som ankommer med fartøy. Deklarasjoner kan leveres til Tolletaten på Digitolls ekspedisjonsenhet med deklarasjonsdato inntil 5 dager frem i tid. Toll-etatens behandling kan igangsettes ved mottak av deklarasjonen. På deklarasjonsdato vil Tolletaten automatisere frigjøring av deklarasjoner med mindre de tas ut til manuell kontroll. Fra 1. april 2025 er det krav til deklarerings senest ved grensepassering uavhengig av valgt tollprosedyre. Varer som deklarerer for innlegg på tollager må fysisk legges på lager.

Løsningen antas å være enkel for næringslivet å benytte da det kun medfører mindre endringer i systemer som benyttes i dag (SSNN og TVINN). Løsningen vil fungere både før og etter avviklingen av direktekjøringsordningen.

Det er ingen mulighet for å kople deklarasjon mot transport/fartøy. Varer kan bli frigjort i TVINN før ankomst. Det er imidlertid en sammenheng mellom fremleggelse og frigjøring. Varene kan ikke fremlegges før fartøyet har ankommet bestemmelsessted.

Når melde- og opplysningsplikten oppfylles gjennom SSNN opplyses det om last, og varene vil bli tilgjengeliggjort for kontroll ved ankomst (fremleggelse). Om deklarasjonen ikke ligger til manuell behandling vil den bli frigjort automatisk i TVINN, selv om den ikke har vært fremlagt for Tolletaten. Det understrekes at fartøysføreren i alle tilfeller vil ha en plikt til fysisk å fremlegge varene, dersom Tolletaten ber om det. Dette følger både av vareførselsloven § 2-4 med fremleggelsesplikt og § 8-1 med kontroll hjemmel.

5 Godsnummer og avviksrapportering på tollager

5.1 Gjeldende rett

Fra 22. november 2023 er det nye krav til informasjonselementer i deklarasjon for prosedyren tollager, jf. vareførselsforskriften § 4-4-1. Tollagerdeklarasjonen skal inneholde opplysninger om eventuelle tillatelser som kreves fra andre myndigheter før grensepassering, jf. første ledd bokstav q og andre ledd bokstav t. Godsnummer skal oppgis i deklarasjonen, jf. første ledd bokstav r og andre ledd bokstav v.

Tollagerholdere skal ved innlegg på tollager registrere varen i et tollagerregnskap etter § 4-4-4 og utstede et godsnummer for varepartiet som registreres.

Tillatelse til alminnelig tollager (tollager A) kan omfatte tillatelse til direktekjøring av varer til varemottaker for lagring der, jf. § 4-4-14. Varer som er avhengig av tillatelse fra andre myndigheter ved innførsel kan ikke direktekjøres før slik tillatelse foreligger. Bestemmelsen i § 4-4-14 oppheves 1. april 2025 når direktekjøringsordningen avvikles.

Tollagerholder skal etter vareførselsforskriften § 4-4-8 tredje ledd føre merknadsjournal som del av tollagerregnskapet dersom det er uoverensstemmelse mellom ankomne varer og fraktdokumentene. Dette gjelder uavhengig av om varene var ledsaget av et transitteringsdokument eller ikke. Merknadsjournal skal leveres tollmyndighetene senest kl. 12:00 første virkedag etter lossing. Innsending av merknadsjournal gjennomføres i dag via Atinn. Innsending av merknadsjournal skal ikke benyttes når tollagerholder avgir lossemerknader i NCTS, bortsett fra ved bruk av nødprosedyre, jf. § 4-4-8 fjerde ledd.

Når varene deklarerer for prosedyren tollager før eller senest ved grensepassering, vil avvik som avdekkes av tollagerholder ved lossing og godsregistrering innebære at deklarasjonen må endres. Det er dermed behov for å vurdere dagens løsning med krav til levering av merknadsjournal i lys av dette.

5.2 Tolletatens vurdering og forslag

5.2.1 Identifikator for varer på tollager

Dagens løsning med bruk av *godsnummer* som identifikator gir informasjon om tollager og tollagerholder. Godsnummeret består av 15 tegn og angir årstall, lokasjon, tollagerholder, dato (årets dag) og ekspedisjonsnummer hos tollagerholderen denne dagen. Ekspedisjonsnummeret som er en del av godsnummeret, er tollagerholderens kode for å skille mellom forsendelsene som ankommer på den aktuelle dagen.

Deklarasjons-ID er sammensatt av tollrepresentantens organisasjonsnummer (ni siffer), deklarasjonsdato (ddmmyyyy), sekvensnummer (maksimalt seks siffer) og versjonsnummer (ett til to siffer). Deklarasjons-ID vil ikke nødvendigvis gi informasjon om hvor varene ligger fordi deklarasjonen gir opplysninger om tollagerholder som deklarasjonspliktig, uten å ta høyde for at en del tollagerholdere har flere tollagre. Deklarasjons-ID vil derfor ikke uten videre ivareta de behov Tolletaten har for å kunne vite hvor varene er.

Bruken av godsnummer er godt innarbeidet og fyller Tolletatens behov for å vite hvor varene er, og kan identifisere varene ved overgang til annen prosedyre. Samtidig oppfatter vi at

næringslivet også mener at bruk av godsnummer som identifikator fungerer tilfredsstillende per i dag, også ved overgang til digitale løsninger og prosesser.

Tolletaten foreslår derfor at dagens løsning med bruk av godsnummer videreføres. Dersom næringslivet skulle ønske å benytte andre løsninger, og som kan gi Tolletaten tilstrekkelig informasjon om varenes geografiske plassering, vil dette kunne vurderes i fremtiden.

Ved flytting av varer mellom tollagre henviser avsendende tollagerholder til mottakende tollagerholders godsnummer i sitt tollagerregnskap. Mottakende tollagerholder registrerer varene i tollagerregnskapet og leverer en tollagerdeklarasjon i tråd med kravene i vareførselsforskriften § 4-4-1.

Godsnummer skal føres i tollagerdeklarasjonen, jf. § 4-4-1 første ledd bokstav r og andre ledd bokstav v. Det skal fremdeles føres ett godsnummer per deklarasjon i rubrikk 49.

Ved overgang fra prosedyren transittering til prosedyren tollager, skal transitteringen fullføres før prosedyren tollager startes. Når varer transitteres og transitteringen fullføres hos en autorisert mottaker er neste prosedyre først gjeldende fra det tidspunktet prosedyren transittering fullføres. På samme måte som i dag føres godsnummer eller ekspedisjons- og løpenummer i NCTS ved fullføring av transitteringen.

5.2.2 Avviksrapportering – endringsmelding

Etter vareførselsforskriften § 4-4-8 tredje ledd skal avvik rapporteres dersom det er «uoverensstemmelse mellom ankommet vare og fraktdokumentene». Fra 1. april 2025 er det krav til levering av deklarasjon i TVINN ved innlegg på tollager. Vi foreslår derfor at bestemmelsen endres slik at det som skal meldes er avvik mellom varer som legges inn på tollageret og det som er deklart ved innlegg på tollager i TVINN.

Vi foreslår videre at krav til «merknadsjournal» ikke videreføres. Det samme gjelder krav til avviksrapportering innen kl. 12.00 første virkedag etter lossing. I stedet foreslås det at avvik meldes i form av endringsmeldinger i TVINN etter vareførselsloven § 7-2 og vareførselsforskriften § 7-2-1.

Å benytte endringsmelding ved avvik er aktuelt når det er krav til levering av en tollagerdeklarasjon før tollbehandling på grensen. Under prosedyren tollager skal varer losses hos tollagerholderen og fysisk legges på lager. Tollagerholderen er ansvarlig for lossingen, og for at det meldes inn eventuelle avvik (manko eller overtallighet) gjennom en endringsmelding som erstatter den opprinnelige deklarasjonen.

Dersom tollagerholderen leverer deklarasjon for prosedyren tollager før grensepassering, og det ved lossing oppdages avvik, skal tollagerdeklarasjonen endres i TVINN. Ved overgang fra prosedyren transittering til prosedyren tollager kan det derfor være hensiktsmessig å levere deklarasjon for innlegg på tollager etter at lossing er fullført og lossemerknader er levert i NCTS, slik at opplysningene i tollagerdeklarasjonen blir korrekt.

Av vareførselsloven § 7-2 første ledd følger det at adgangen til å endre deklarasjonen bortfaller dersom Tolletaten varsler kontroll.

6 Melde- og opplysningsplikt ved transittering

6.1 Gjeldende rett

6.1.1 Transittering og konvensjoner

Transittering reguleres internasjonalt av transitteringskonvensjonen og TIR-konvensjonen. Etter vareførselsforskriften § 4-3-1 gjelder transitteringskonvensjonen med vedlegg I til III, som forskrift. Tilsvarende er det i § 4-3-2 regulert at TIR-konvensjonen artikkelene 1 til 5 og 12 til 64 med tilhørende vedlegg gjelder som forskrift.

Etter transitteringskonvensjonen er «transittering» en prosedyre hvor varer transporteres under kontroll av de kompetente myndigheter fra én avtalepart til en annen avtalepart eller til den samme avtalepart, der minst én grense krysses.

Norge har som avtalepart til transitteringskonvensjonen forpliktet seg til å tilknytte seg det felles elektroniske transitteringssystemet NCTS (New Computerised Transit System). Alle som skal transportere varer under en transitteringsprosedyre må derfor være knyttet til NCTS, med unntak av transportører som har tillatelse til forenklet transitteringsprosedyre etter transitteringskonvensjonen.

Etter transitteringskonvensjonen skal grensepassering registreres i NCTS, med unntak av transport med jernbane. Tidspunkt for mottak av varene hos autorisert mottaker skal registreres for alle transportformer. Konvensjonen inneholder også regler om forenklinger i vedlegg I artikkel 55.

6.1.2 Melde- og opplysningsplikt for varer som transitteres

Transportmidler som ankommer det norske tollområdet med varer som transitteres etter transitteringskonvensjonen eller TIR-konvensjonen er underlagt melde- og opplysningsplikt etter vareførselsloven § 2-3. Melde- og opplysningsplikten for motorvogner ivaretas i dag hovedsakelig ved at fører melder seg i ekspedisjonen på grensetollstedet. Dersom varene skal transitteres videre i Norge til autorisert mottaker registrerer tollmyndighetene grensepasseringen i NCTS-systemet. Dersom transitteringen skal fullføres på grensetollstedet sørger tollmyndighetene for at det registreres i NCTS-systemet og varene deklarerer for en annen prosedyre.

Digitoll-konseptet legger opp til at melde- og opplysningsplikten skal oppfylles elektronisk for alle transportmidler som bringer varer til det norske tollområdet og at tollbehandlingen da kan foregå automatisert. Dette gjelder også varer som er underlagt transittering ved ankomst. Fra 1. april 2025 blir det obligatorisk å oppfylle melde- og opplysningsplikten elektronisk, jf. vareførselsforskriften § 2-3-6.

Levering av samme opplysninger til melde- og opplysningssystemet i tillegg til levering av opplysninger til NCTS-systemet, bryter i utgangspunktet med prinsippet om at opplysninger kun skal leveres én gang til offentlige myndigheter. Det kan også fremstå som å ikke understøtte formålene i transitteringskonvensjonen om ett felles datasystem for avtalestatene. Det presiseres imidlertid at transitteringskonvensjonen ikke regulerer spørsmålet om bruk av andre systemer i tillegg til NCTS-systemet. For eksempel må transitteringer fullføres med

overgang til en annen prosedyre i TVINN. Også andre land har tatt i bruk grensepasserings-systemer for å muliggjøre automatisert grensepassering for varer som transitteres.

Storbritannia innførte i 2021 et system for grensepassering kalt Goods Vehicle Movement Service (GVMS). Systemet kobler på samme måte som det norske melde- og opplysnings-systemet sammen innsendte deklarasjoner med transportmidlet som bringer varene til landet. For varer som ankommer på transittering, forutsetter løsningen at det i tillegg til opplysninger i NCTS-systemet også leveres enkelte opplysninger i GVMS-systemet.

Sveits har innført en sammenlignbar løsning for grensepassering kalt Passar. Også denne løsningen forutsetter at det leveres enkelte elektroniske opplysninger som allerede er levert i NCTS-systemet.

Tolletaten mener derfor at varer som ankommer det norske tollområdet under transittering også bør være underlagt krav til elektronisk oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten, selv om dette kravet innebærer at enkelte opplysninger må leveres to ganger. Ordningen for automatisert grensepassering er avgjørende å kunne knytte transport og transittering sammen, slik at man tilrettelegger for en smidig trafikkavvikling på de store grensetollstedene. Det vil ikke være mulig å oppnå en effektiv trafikkavvikling uten at delvis samme informasjon meldes inn i melde- og opplysningsssystemet og NCTS-systemet. En automatisert grensepassering og automatisk frigjøring for ny tollprosedyre vil også gi betydelig tidsbesparelse og økonomiske gevinster for næringslivet.

6.2 Behov for enkelte tilpasninger

6.2.1 Transittering når Norge ikke er destinasjonsland

De fleste varer som ankommer det norske tollområdet under transittering har Norge som destinasjonsland. Dette innebærer at varene skal underlegges en ny tollprosedyre når transitteringsprosedyren fullføres, som oftest er dette prosedyren tollager eller overgang til fri disponering. Deklarering for ny prosedyre forutsetter at en norsk deklarasjonspliktig eller dennes tollrepresentant leverer en deklarasjon. Disse varene vil derfor ha en tilknytning til aktører i Norge, noe som gjør at informasjonsflyten mellom tollbehandlingen og melde- og opplysningsplikten vil foregå smidig. Det legges til grunn at den samme tollrepresentanten i mange tilfeller vil håndtere innsendingen av melde- og opplysningsdata og deklarasjon.

Enkelte varer som ankommer Norge under transittering, har imidlertid ikke Norge som destinasjonsland. Det kan for eksempel være varer som ankommer med kjøretøy på ferge fra Storbritannia, transitteres gjennom Norge med Sverige som destinasjonsland. Slike varer vil ikke ha tilknytning til norske næringslivsaktører. Transitteringen vil typisk være startet opp av en britisk transportør, som etter dagens regelverk ikke vil ha anledning til å levere opplysninger til melde- og opplysningsssystemet uten å benytte en norsk tollrepresentant. Det kan være handelshindrende å pålegge utenlandske aktører krav om å benytte norsk tollrepresentant ved transittering av varer som ikke har Norge som destinasjonsland.

Tolletaten foreslår at det for transittering av varer som ikke har Norge som destinasjonsland, gis unntak fra kravet til elektronisk oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten. Melde- og opplysningsplikten kan i slike tilfeller oppfylles manuelt av fører på samme måte som i dag. Unntaket foreslås bare å komme til anvendelse når transportmidlet utelukkende bringer varer underlagt transittering. Dersom transportmidlet også bringer varer som ikke er underlagt

transittering, skal melde- og opplysningsplikten derfor oppfylles elektronisk etter hovedregelen i vareførselsforskriften § 2-3-6 første ledd for alle varene.

6.2.2 Transitteringer som både startes opp og fullføres i Norge

På grunn av geografiske forhold og norsk og svensk veinett transporteres en del varer mellom steder i Norge via Sverige. Slike varer må underlegges prosedyren transittering for å unngå beregning av avgifter ved innførsel til Sverige. Når varene ankommer det norske tollområdet etter gjennomfarten i Sverige, har føreren melde- og opplysningsplikt. Utgangspunktet etter bestemmelsen i vareførselsforskriften § 2-3-6 er at denne plikten fra 1. april 2025 skal oppfylles elektronisk.

Varene som transitteres er før transporten startes enten norske eller underlagt prosedyren overgang til fri disponering, og derfor har ikke Tolletaten behov for å gjøre risikovurdering på samme måte som for varer som kommer fra andre land og har Norge som destinasjonsland. Det fremstår også nødvendig byrdefullt for transportaktørene å måtte oppfylle en ekstra informasjonsplikt for denne typen transittering. Vi nevner også at varer som transporteres på denne måten ikke deklarerer ved utførsel eller gjeninnførsel til Norge.

6.3 Unntak fra digital melde- og opplysningsplikt

Tolletaten foreslår at transportmidler som kun medbringer varer under prosedyren transittering og som ikke har Norge som destinasjonsland, unntas fra kravet til elektronisk oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten.

Tolletaten foreslår at transportmidler som kun medbringer varer der transitteringen både er startet opp og fullføres i Norge, unntas kravet til elektronisk oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten.

Begge unntakene foreslås regulert i bestemmelsen om leveringsmåte for melding om ankomst i vareførselsforskriften § 2-3-6.

6.4 Endring etter nytt vedlegg IIIa i transitteringskonvensjonen

Dagens vareførselsforskrift § 4-3-1 første ledd henviser til transitteringskonvensjonen og vedlegg I til III til konvensjonen, og at disse gjelder som forskrift.

Bakgrunnen for nytt vedlegg IIIa er endringer i UCC. Konsekvensene av disse endringene er at NCTS må oppdateres til å være i tråd med nytt regelverk, standardisert struktur og format.

NCTS fase 5 er en betydelig oppgradering av dagens NCTS med ny teknisk plattform. I fase 5 vil meldingsstrukturen i NCTS tilpasses EUs datamodell (EUCDM). Fase 5 vil videreføre muligheten for å kombinere en transittering med sikkerhetsdata (forhåndsvarsling).

Bilag A1a til vedlegg IIIa til transitteringskonvensjonen inneholder en tabell over datakravene for en transitteringsdeklarasjon, og speiler bilag B (Annex B) til UCC DA (Delegating Act). Bilagene i vedlegg IIIa gjelder fra datoene for iverksettelsen av oppgraderingen av NCTS (NCTS fase 5).

Dataelementene som skal oppgis i NCTS fase 5 er til dels samsvarende med det som oppgis i dagens NCTS fase 4. Noen flere dataelementer er blitt obligatoriske og noe informasjon er

delt inn i flere underelementer. En av de største endringene for næringslivet vil være at varenummer med seks siffer må oppgis.

Tolletaten foreslår en endring i henvisningene i § 4-3-1 for å sikre korrekt henvisning til nytt vedlegg IIIa i transitteringskonvensjonen.

7 Elektronisk melde- og opplysningsplikt for luftfartøy

7.1 Gjeldende rett

7.1.1 Bestemmelsessted ved ankomst med luftfartøy

Hovedregelen ved ankomst med luftfartøy til det norske tollområdet er at luftfartøyet skal gå direkte til lufthavn med internasjonal status, jf. vareførselsforskriften § 2-2-2. Med lufthavn med internasjonal status menes landingsplass med konsesjon gitt av Luftfartstilsynet til bruk for internasjonal luftfart, jf. luftfartsloven § 7-5, jf. forskrift om konsesjon for landingsplasser. Det er ikke gitt forskrift om hvilke landingsplasser som kan brukes til henholdsvis internasjonal og/eller innenriks luftfart. Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet har basert seg på et sett av interne retningslinjer med kriterier for vurderingen av om en landingsplass skal kunne benyttes til internasjonal luftfart. Blant disse kriteriene er at lufthavnen må ha kontrollfasiliteter for tollformål.

Per i dag er følgende lufthavner gitt konsesjon til internasjonal luftfart:

- Alta lufthavn
- Bergen lufthavn Flesland
- Bodø lufthavn
- Harstad/Narvik lufthavn Evenes
- Haugesund lufthavn Karmøy
- Hønefoss flyplass, Eggemoen
- Kirkenes lufthavn Høybuktmoen
- Kristiansand lufthavn Kjevik
- Kristiansund lufthavn Kvernberget
- Molde lufthavn Årø
- Oslo lufthavn Gardermoen
- Røros lufthavn
- Sandefjord lufthavn Torp
- Stavanger lufthavn Sola
- Tromsø lufthavn Langnes
- Trondheim lufthavn Værnes
- Ålesund lufthavn Vigra

Selv om det ikke fremgår av vareførselsforskriften § 2-2-2 kan luftfartøy som ankommer fra utlandet også tillates å gå til lufthavner som kun har konsesjon til nasjonal luftfart. Tolletaten kan gi transportør generell tillatelse til slik ankomst etter bestemmelsen i vareførselsforskriften § 2-2-6. Grunnet begrensede kontrollmuligheter for tollmyndighetene på nasjonale lufthavner, gis det sjelden slike tillatelser. Transportører som får tillatelse til å gå til nasjonal lufthavn, må i tillegg til generell tillatelse fra tollmyndighetene, innhente tillatelse for den

enkelte flyvning fra luftfartsmyndighetene. Fører av luftfartøyet plikter å melde fra til tollmyndighetene om slik ankomst på forhånd, jf. vareførselsforskriften § 2-3-3 tredje ledd.

Luftfartøy med høyeste tillatte startvekt til og med 5700 kg og som er godkjent for maksimalt ti passasjerer, kan tillates å gå til egne landingsplasser for småfly. Disse landingsplassene kan bare brukes ved private flyginger og taxiflyginger i trafikk mellom Norge og øvrige Schengen-land, jf. vareførselsforskriften § 2-2-2 annet ledd. Dette er landingsplasser som kan etableres uten konsesjon fra luftfartsmyndighetene, men godkjennes av Tolletaten for ankomster fra utlandet. Landingsplasser som er omfattet av godkjenningsordningen er fastsatt i vareførselsforskriften vedlegg 3.

7.1.2 Meldeplikt ved ankomst med luftfartøy

Meldeplikten for ankomst med luftfartøy er regulert i vareførselsforskriften § 2-3-3, og oppfylles etter gjeldende bestemmelser på ulike måter avhengig av om luftfartøyet skal gå til lufthavn uten internasjonal status (tredje ledd), lufthavn med internasjonal status (fjerde ledd) eller landingsplass for småfly (syvende ledd). Meldeplikten for luftfartøy gjelder uavhengig av om det medbringes varer underlagt fremleggelsesplikt eller ikke.

Luftfartøy som skal gå til lufthavn uten internasjonal status skal melde fra til tollmyndighetene om ankomst på forhånd. Luftfartøy som skal gå til lufthavn med internasjonal status skal melde fra til tollmyndighetene snarest mulig. Meldeplikten ved ankomst til lufthavn med internasjonal status kan også oppfylles ved fast ruteplan, jf. vareførselsforskriften § 2-3-3 femte ledd. Luftfartøy som skal gå til landingsplass for småfly skal melde fra, med kopi av fullstendig utfylt reiseplan, til tollmyndighetene. Melding skal gis senest fire timer før ankomst.

7.1.3 Opplysninger ved melding om ankomst med luftfartøy

Hvilke opplysninger som pliktes levert ved ankomst med luftfartøy følger direkte av vareførselsloven § 2-3. Etter bestemmelsen skal det gis opplysninger om «transportmiddelet, besetningen og varer som bringes med som last». Hvilke informasjonselementer som skal rapporteres ved elektronisk levering av melding om ankomst følger av vedlegg 5 til vareførselsforskriften. I praksis oppfylles opplysningsplikten i dag ved at aktørene sender inn digitale opplysninger om transportmiddel og tilhørende last i Tolletatens system for post- og kurerendinger, eller på de internasjonale lufthavnene ved at Tolletaten har tilgang til flyplassagentenes lagersystemer.

7.2 Behov for endring

7.2.1 Luftfartøy som ankommer med varer underlagt fremleggelsesplikt

Formålet bak Digitoll er å få oversikt over vareførselen og å innhente opplysninger om transportmidler og last som ankommer tollområdet i den kommersielle vareførselen.

Utgangspunktet er at varer som etter vareførselsloven kapittel 4 er unntatt deklareringsplikt ved prosedyren overgang til fri disponering også er unntatt fremleggelsesplikt. Varer som innføres under VOEC-ordningen (§ 4-1-24), gaver til personlig bruk (§ 4-1-25), samt brev og trykksaker o.l. (§ 4-1-29) skal likevel fremlegges, jf. vareførselsforskriften § 2-4-5 bokstav b.

Luffartøy som ankommer uten varer underlagt fremleggelsesplikt skal dermed ikke være omfattet av den elektroniske melde- og opplysningsplikten, men skal i stedet oppfylle plikten på samme måte som i dag, for eksempel ved fast ruteplan.

7.2.2 Meldeplikt ved ankomst til lufthavn med internasjonal status

Fra 1. april 2025 vil ankomst med luffartøy som medbringer kommersielt gods også være omfattet av plikten til å oppfylle melde- og opplysningsplikten elektronisk, jf. vareførselsforskriften § 2-3-6.

Som nevnt ønsker Tolletaten at plikten til digital informasjonsavgivelse kun skal omfatte flyvninger som bringer varer som er underlagt fremleggelsesplikt etter vareførselsloven § 2-4. Det foreslås derfor at luffartøy som ankommer internasjonal lufthavn uten slike varer kan oppfylle meldeplikten på samme måte som i dag, for eksempel gjennom fast ruteplan.

Luffartøy som bringer fremleggelsespliktige varer til internasjonal lufthavn skal imidlertid oppfylle melde- og opplysningsplikten elektronisk, jf. hovedregelen i vareførselsforskriften § 2-3-6. I meldingen skal det gis opplysninger angitt i § 2-3-4 og vedlegg 5.

Til gjennomføring av ordningen foreslås det for det første presisert i § 2-3-3 fjerde ledd at melding om ankomst skal gis før eller senest ved landing. Dette harmoniserer meldingstidspunktet med de andre transportformene. For det andre foreslås det å regulere at plikten til elektronisk levering av melding om ankomst kun gjelder dersom luffartøyet bringer varer som er underlagt fremleggelsesplikt etter vareførselsloven § 2-4.

7.2.3 Meldeplikt ved ankomst til lufthavn/landingsplass uten internasjonal status

Når det gjelder landingsplasser for småfly som nevnt i vareførselsforskriften § 2-2-2, jf. vedlegg 3 vil det ikke bli foreslått endringer i melde- og opplysningsplikten. Det er ikke anledning til å medbringe deklarasjonspliktige varer til landingsplass for småfly og dermed vil heller ikke kravet om digital melde- og opplysningsplikt gjelde her. Slike ankomster skal derfor meldes på samme måte som i dag etter § 2-3-3 syvende ledd.

Tollmyndighetene har mulighet til å gi en transportør tillatelse til å gå til nasjonal lufthavn, jf. vareførselsforskriften § 2-2-6. Fra 1. april 2025 forutsetter en tillatelse til å lande med kommersielt gods på lufthavn uten internasjonal status, at melde- og opplysningsplikten kan oppfylles digitalt jf. § 2-3-6. Dersom det på en nasjonal lufthavn ikke er tilrettelagt for elektronisk melde- og opplysningsplikten vil det heller ikke være anledning til å lande med kommersielt gods eller deklarasjonspliktige varer. Tolletaten foreslår at det presiseres i § 2-3-3 tredje ledd at kravet til elektronisk levering av melding om ankomst (§ 2-3-6) gjelder der det er gitt tillatelse til å lande på nasjonal lufthavn med kommersielt gods.

8 Elektronisk melde- og opplysningsplikt for tog

8.1 Gjeldende rett og praksis

Etter vareførselsloven skal flere plikter innfris når varer ankommer tollområdet. Fører har melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet etter vareførselsforskriften §§ 2-3-3 og 2-3-4. Dette innebærer at det skal sendes opplysninger om transportmiddel, last, tid og

sted for ankomst og en ankomstmelding. Varene fremlegges for tollmyndighetene for kontroll etter vareførselsloven § 2-4, og det betyr at de skal være fysisk tilgjengelig.

Etter vareførselsforskriften § 2-3-3 andre ledd skal fører av tog «som ankommer sted i tollområdet» melde fra om ankomst «snarest mulig». Det følger videre av § 2-2-4 at fører skal sørge for at toget går direkte til sted hvor «kontroll skal finne sted eller tollmyndighetene skal komme om bord». Bestemmelsen tar sikte på å forhindre at tog går til steder hvor tollmyndighetene ikke er stasjonert og det kan være vanskelig å utøve kontrollvirksomhet. Prinsippet er viktig ut fra kontrollhensyn, og har nær sammenheng med melde- og opplysningsplikten. Ankomst til bestemmelsesstedet er den stedlige fristen for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten.

Melde- og opplysningsplikten for tog skal dermed oppfylles «snarest mulig» etter ankomst til sted hvor kontroll skal finne sted, eller tollmyndighetene skal komme om bord. Det er imidlertid ikke regulert nærmere på hvilke steder denne kontrollen skal finne sted.

Etter vareførselsforskriften § 2-3-3 femte ledd kan melding om ankomst skje ved en fast ruteplan eller ved melding om den enkelte ankomst på forhånd. Passasjer- og godstog i fast rute er i dag unntatt meldeplikt ved ankomst til tollområdet.

Etter 1. april 2025 er det krav til deklarerings av varer som innføres til tollområdet før eller senest ved grensepassering, jf. vareførselsloven § 3-1. For jernbanegods fra Sverige til Norge er det praksis at varene underlegges transitteringsprosedyren. Bakgrunnen er at det ved grensen ikke er grensetollsteder hvor varer kan fremlegges for tollmyndighetene. Det vil heller ikke være mulig å avslutte eller starte en ny tollprosedyre på grensen. Ettersom varene skal være under en tollprosedyre fra grensen og frem til bestemmelsesstedet i Norge, er det derfor per i dag ikke mulig å benytte en annen tollprosedyre.

8.2 Behov for endring

Digitalisering av melde- og opplysningsplikten ved ankomst med tog gir behov for enkelte endringer i pliktene. Formålet med Digitoll er å innhente opplysninger om transportmidler og last som ankommer tollområdet i den kommersielle vareførselen før eller senest ved ankomst til tollområdet.

Det er enkelte utfordringer ved etablering av digitale løsninger for togtrafikken. Disse er knyttet til at det ikke finnes *grensetollsteder* langs grensen der varene ankommer tollområdet, hvor pliktene kan innfris. Det er i dag ingen grensetollsteder hvor:

- (digital) melding om ankomst kan avgis
- varene kan fremlegges (det vil si gjøres fysisk tilgjengelig for toll)
- tog stopper
- det er kontrollfasiliteter
- tollprosedyrer kan avsluttes/startes digitalt (er koblet til ankomst tollområdet)

Tolletaten har vurdert hvor og hvordan pliktene ved togtrafikken kan innfris og hvor de ulike hensyn og plikter samtidig kan ivaretas. En digital registrering av selve grensepasseringen er per i dag ikke tilstrekkelig, selv om Tolletaten skulle fått tilgang til slike data fra for eksempel Bane NORs systemer. Tolletaten vil vurdere muligheter for å tilrettelegge for digital

registrering av grensepassering på sikt. Dette er imidlertid ikke forhold Norge ensidig kan bestemme, så lenge det også er krav til transittering på gods til Sverige.

8.2.1 Sted for ankomst

Bestemmelsessted er i dag angitt i § 2-2-4 som «sted hvor kontroll skal finne sted eller tollmyndighetene skal komme om bord». Bestemmelsen gjelder også ankomst med passasjertog. Vi foreslår at dette presiseres i bestemmelsen.

Vi foreslår imidlertid en endring i de tilfeller det er knyttet fremleggelsesplikt etter § 2-4 for varer som medbringes. Siden det ikke finnes grensetollsteder langs grensen, må det fastlegges i forskrift bestemte steder som fungerer som bestemmelsessted og hvor de ulike pliktene kan inntre eller oppfylles. Disse stedene vil systemmessig og juridisk da fungere som en «grensepassering» for jernbane. Det foreslås derfor en endring i § 2-2-4 nytt annet punktum slik at Tolletaten bestemmer hvilke steder som skal fungere som bestemmelsessteder ved ankomst med jernbane. Tolletaten vil ha dialog med aktørene på jernbane før det tas stilling til hvilke steder som kan fungere som bestemmelsessteder.

Merk at det for varer som er under transittering vil være krav til at transitteringen fullføres av en autorisert mottaker på bestemmelsesstedet, dersom transittering skal fullføres der. Det er også mulig å registrere grensepassering på bestemmelsesstedet og fullføre transittering for eksempel ved ankomst til Bergen. Den som skal godkjennes som autorisert mottaker må ha tillatelse til å opprette og drive tollager, jf. vareførselsforskriften § 4-3-1 annet ledd.

Vi vil presisere at «bestemmelsessted» ved ankomst til tollområdet er et begrep som benyttes i vareførselsloven kapittel 2 med tilhørende forskrifter, og ikke må forveksles med bestemmelsestollsted eller transitteringstollsted i henhold til transitteringskonvensjonen. Bestemmelsestollsted er der transittering skal fullføres.

8.2.2 Når skal pliktene inntre

Etter vareførselsforskriften § 2-3-3 andre ledd skal fører av tog melde fra om ankomst «snarest mulig». I tråd med hva som gjelder for andre transportmåter foreslås det en endring i vareførselsforskriften § 2-3-3 annet ledd slik at melde- og opplysningsplikten for tog inntre «før eller senest ved ankomst» til bestemmelsessteder fastsatt av tollmyndighetene, dersom varer skal fremlegges etter § 2-4. Det er krav til digital melde- og opplysningsplikt fra 1. april 2025. Hvilke data som kreves innlevert er fastsatt i vareførselsforskriften vedlegg 5.

8.2.3 Hvordan inntre plikten

Melding om ankomst kan i dag skje ved «fast ruteplan» eller ved melding om den enkelte ankomst etter § 2-3-3 femte ledd. Dette er ikke tilstrekkelig i en digital løsning i de tilfeller tog medbringer varer. Informasjon om transportmiddel og varer som medbringes skal meldes til Tolletatens datasystem før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted, jf. forslag til endring i § 2-3-3 annet ledd. Det foreslås derfor å endre § 2-3-3 femte ledd slik at det ikke lenger er mulig å oppfylle meldeplikten ved fast ruteplan eller ved melding om den enkelte ankomst på forhånd for jernbane. Bestemmelsen vil derfor kun gjelde for flyfrakt, se kapittel 6. Forslaget vil gjelde fra det tidspunktet det blir obligatorisk å oppfylle melde- og opplysningsplikten digitalt.

Ved ankomst til bestemmelsessted kan transitteringsprosedyren fullføres. Varene må da over på en ny prosedyre, som overgang til fri disponering eller innlegg på tollager. Den nye foreslåtte tollagerprosedyren midlertidig tollager kan også benyttes.

8.3 Kravet til transitt ved jernbanegods

Hittil har det i Sverige vært mulig å klarere gods per e-post. Fra 1. mai 2024 opphører denne ordningen og det innføres krav til at alt jernbanegods skal benytte transitteringsprosedyren. Det svenske Tullverket angir at bakgrunnen for dette er at det ikke er noen tollsteder der jernbanegods krysser den fysiske grensen, og at godset dermed ikke kan deklarerer ved ankomst på samme måte som for eksempel for veitransport mellom Sverige og Norge. Det er videre heller ikke kontrollmuligheter for enkelt å koble fra en jernbanevogn og kontrollere varene på grensen uten å forstyrre annen togtrafikk. Dersom varene er under transitteringsprosedyren når toget krysser grensen, er kravet til tolltilsyn oppfylt. I praksis meldes derfor ankomst og varer fremlegges ved godkjent bestemmelsessted eller plass.

Dagens fortollingsområder forsvinner og skal erstattes av «godkjente plasser». Ankomstmelding skjer ved destinasjonstollkontoret eller hos godkjent mottaker. Aktørene som ikke alt er godkjent mottaker må søke om tillatelse til dette i kombinasjon med tillatelse til lokasjoner godkjent av svenske tollmyndigheter, som et godkjent sted, midlertidig lager eller tollager. Autorisasjon til minst ett av disse stedene er en forutsetning for å godkjennes som autorisert mottaker for varer som transitteres inn i EU.

Så lenge varer er underlagt prosedyren transittering ved ankomst fra Sverige, må varene fraktes under denne prosedyren fram til bestemmelsessted i Norge før den kan underlegges en annen prosedyre, se ovenfor om fastsetting av bestemmelsessted for jernbane. De samme forhold gjør seg gjeldende for varer som transporteres fra Norge til Sverige.

I Sverige er det for noen typer varer et alternativ til transitteringsprosedyren. Aktører som oppfyller visse vilkår, kan sende inn tolldeklarasjon på forhånd og transportøren kan få trafikktillatelse. Se mer om dette på Tullverkets nettsider: [Framtida tullhantering – Järnvägstransport - Tullverket](#)

9 Regulering av automatisert grensepassering

9.1 Gjeldende rett

9.1.1 Meldeplikten

Meldeplikten innebærer en plikt til å melde om tid og sted for ankomst til tollområdet.

Med «ankomst» menes ankomst til «bestemmelsessted i tollområdet». Med «bestemmelsessted» menes normalt sted hvor tollmyndighetene er stasjonert, jf. vareførselsloven § 2-2 første ledd. Slik loven er utformet utløses melde- og opplysningsplikten i forbindelse med ankomst til sted hvor tollmyndighetene er stasjonert, med unntak for motorvogn der plikten utløses «før eller senest ved grensepassering». For luftfartøy og tog foreslås det endringer i meldeplikten i høringsnotatet kapittel 7 og 8.

9.1.2 Fremleggelsesplikten

Etter vareførselsloven § 2-4 første ledd skal den som innfører en vare til tollområdet legge varen frem for tollmyndighetene for kontroll. Etter andre ledd kan det gis forskrift om fremleggelse, herunder om hvor og hvordan fremleggelsen skal skje, og om unntak fra fremleggelsesplikten.

Plikten innebærer ikke at alle varene som innføres må vises frem fysisk, men de må være tilgjengelig for kontroll for Tolletaten. I dag oppfylles fremleggelsesplikten som utgangspunkt ved at den som innfører en vare, henvender seg til tollmyndighetene ved ankomst til tollsted og gir beskjed om at det medbringes varer.

Hvordan fremleggelsesplikten skal oppfylles i praksis, samt unntak fra plikten er i en del typetilfeller regulert i vareførselsforskriften.

Etter § 2-4-1 kreves det at det på innpasseringssteder med rødt og grønt felt benyttes rødt felt for fremleggelse av varer som er underlagt fremleggelsesplikt. Hvis man har valgt grønt felt er det ikke mulig å fremlegge varer.

9.2 Elektronisk melding om ankomst og fremleggelse

Meldeplikten, fremleggelsesplikten og kravet om å gå til et bestemmelsessted der tollmyndighetene er stasjonert skal sikre at tollmyndighetene kan gjennomføre kontroll. Det er anledning til å levere blant annet ankomsttidspunkt på forhånd. Samtidig innebærer meldeplikten at man må melde fra når man faktisk har ankommet bestemmelsesstedet.

Fra 1. april 2025 er hovedregelen at melde- og opplysningsplikten skal oppfylles digitalt. For å oppnå effektiv grensepassering ønsker Tolletaten å registrere ankomst automatisk når et transportmiddel ankommer til et sted i tollområdet. Dette er en forutsetning for å kunne oppnå grensepassering uten eller med kortest mulig stans. Det vil fortsatt være grensepasseringssteder og typer transporter som krever manuell behandling, men Tolletaten ønsker i størst mulig grad automatisering og rask frigjøring av varer til valgt prosedyre.

Registrering av ankomst har betydning for beregning av tollavgift ved transport av varer under prosedyren overgang til fri disponering og for å kunne følge en transittering. Dersom vilkårene for å underlegge varen den valgte prosedyren er oppfylt og nødvendige tillatelser for å innføre varen foreligger, vil varen frigjøres automatisk i tråd med vareførselsloven § 3-5 første ledd, når ankomst er registrert.

Etter tollavgiftsloven § 2-1 første ledd skal tollavgift beregnes når en vare går over til fri disponering etter vareførselsloven § 4-1. Det fremgår også av § 4-1 andre ledd at tollavgift og andre innførselsavgifter skal beregnes ved overgang til fri disponering. Registrering av ankomst har dermed en rettslig betydning. Tolletatens vurdering er at det i vareførselsforskriften bør reguleres at ankomst kan registreres automatisk.

Enkelte steder er Tolletaten avhengig av opplysninger fra andre systemer enn Tolletatens egne systemer for å registrere ankomst. For eksempel har ikke Tolletaten eget system på lufthavner for å registrere når et fly har ankommet. Tolletaten vil derfor benytte Avinors opplysninger om ankomsttidspunkt for det enkelte fly som vil anses som melding til Tolletaten om faktisk ankomst. Det samme vil gjelde for tog hvor ankomst kan registreres ved hjelp av informasjon fra Bane NORs systemer.

For fartøystrafikken registreres ankomsten til tollområdet i SafeSeaNet Norway. Det er besluttet at SSNN skal benyttes for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for fartøy også i fremtiden. Når SSNN endres på bakgrunn av EMSWe vil det trolig også etableres en kobling til Tolletatens systemer som gjør at registrering av faktisk ankomst kan igangsette frigjøring av varer for valgt prosedyre der vilkår for det er oppfylt og det ikke er behov for kontroll. Bruken av SSNN til oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten er allerede regulert i vareførselsforskriften §§ 2-3-1 og 2-3-2. Eventuelle endringer for å harmonisere med hvordan melde- og opplysningsplikten er regulert for øvrige transportmåter vil bli vurdert i forbindelse med gjennomføring av forordningen og endringer i SSNN.

Ved ankomst med motorvogn vil det kunne være ulike systemer for registrering, med enten ett eller to registreringspunkter. Der det er ett registreringspunkt vil registrering innebære både ankomst og fremleggelse. Et digitalt system på et tollsted på vei med to registreringspunkter vil registrere ankomst ved et første registreringspunkt. På tollsteder som har rødt og grønt felt vil første registreringspunkt være etter at rødt felt er valgt. Etter at første registreringspunkt er passert vil fører få et dirigeringsignal. Ved grønt lys kan fører kjøre videre forutsatt at det er levert opplysninger om alle varer. På dette tidspunktet vil det fortsatt være mulig for fører å oppsøke ekspedisjonen for å gi opplysninger om eventuelle varer som det ikke er opplyst om. Dersom fører får rødt lys må transporten stanse for kontroll. Når transporten passerer andre registreringspunkt, anses dette som endelig fremleggelse.

Tolletatens vurdering er at det ikke er nødvendig å skille mellom Tolletatens systemer og «tredjepartssystemer» i reguleringen av registrering av ankomst i vareførselsforskriften. Det vesentlige er at Tolletaten har hjemmel for at registrering av ankomst kan trigges automatisk av et system når et transportmiddel ankommer til et gitt bestemmelsessted.

Automatisk registrering vil både være en registrering av faktisk ankomst og fremleggelse. Vi foreslår derfor to nye bestemmelser i vareførselsforskriften – ny § 2-3-8 (automatisk melding om ankomst) og ny § 2-4-10 (automatisk fremleggelse).

10 Ny tollagerordning – midlertidig tollager

10.1 Gjeldende rett

Proseduren tollager er en ordning der varer kan lagres i bygning eller på et sted godkjent av tollmyndighetene, jf. vareførselsloven § 4-4. Så lenge en vare er underlagt denne prosedyren beregnes ikke tollavgift eller andre innførselsavgifter. Prosedyren har i dag stor praktisk betydning ved innførsel av varer og er den prosedyren som de fleste varer underlegges ved ankomst til det norske tollområdet. Årsaken til dette er at prosedyren tollager som hovedregel er unntatt deklarasjonsplikt, jf. vareførselsforskriften § 4-4-13, og at varer som deklarerer for alminnelig tollager kan tillates direktekjørt til varemottaker i påvente av deklarerer for overgang til fri disponering, jf. 4-4-14.

For næringslivet kan det være praktisk å benytte ordningen i de tilfellene alle nødvendige opplysninger for å deklarerer varene for overgang til fri disponering ikke foreligger på grensepasseringstidspunktet. Videre er det praktisk å kunne utsette beregningen av tollavgift og innførselsavgifter inntil varene skal omsettes eller tas i bruk.

Fra 1. april 2025 oppheves det generelle deklarasjonsunntaket for prosedyren tollager, og samtidig avvikles direktekjøringsordningen. Opphevelse av deklarasjonsunntaket innebærer at det i de fleste tilfeller skal leveres deklarasjon før eller senest ved ankomst til grensen for varer som skal underlegges prosedyren. Hvilke opplysninger som skal gis i deklarasjonen følger av vareførselsforskriften § 4-4-1. Opphevelse av direktekjøringsordningen innebærer at varer ikke lenger kan kjøres til varemottaker og midlertidig lagres der, men må i stedet lagres fysisk på tollagerholders godkjente lager eller lagringssted.

10.2 Innspill fra høringsinstansene

Avvikling av direktekjøringsordningen og innføring av deklarasjonsplikt for prosedyren tollager gjør at næringslivet fra 1. april 2025 som hovedregel vil måtte levere deklarasjonsopplysninger senest i det varene ankommer grensetollstedet. Dette er en betydelig endring fra dagens ordning med direktekjøring av varer til varemottaker, der opplysningene kan leveres inntil ti dager etter innførselstidspunktet.

Flere næringslivsaktører påpekte i høring 2 at det i mange tilfeller vil være problematisk å sammenstille og levere nødvendige deklarasjonsopplysninger i en betydelig kortere ledetid enn i dag. Som eksempel pekes det på landeveistransport fra Sverige der det ofte kan være snakk om et tidsvindu på et par timer fra varene lastes på transportmiddelet og til transporten ankommer norsk grense.

Vi forstår tilbakemeldingene slik at det kan være flere opplysninger som kan være vanskelige å fremskaffe allerede ved ankomst til grensen, men flere høringsinstanser peker særlig på at kravet til å oppgi varenummer med 8 siffer (gjelder både deklarasjon for prosedyren overgang til fri disponering og ordinært tollager) er særlig krevende. Klassifisering med norske nasjonale sifre er en oppgave som hovedsakelig utføres av norske speditører og som i dag utføres innenfor ordinær arbeidstid. Næringslivet påpeker at deklarerer av transporter som ankommer utenfor normalarbeidstid, vil kreve at det døgnkontinuerlig er ansatte til stede, noe som vil innebære betydelige kostnader.

10.3 Behov for endring

Tolletaten erkjenner at innføring av deklarasjonsplikt for prosedyren tollager vil innebære en stor endring for næringslivet. Det er likevel slik at hensynet til Tolletatens kontroll og oversikt over vareførsel til det norske tollområdet, tilsier at det må være deklarasjonsplikt for alle prosedyrer. Opplysninger i deklarasjonen er blant annet avgjørende for å sikre at samfunns-skadelige eller helsefarlige varer ikke får passere grensen. Videre har Tolletaten behov for å ha oversikt over hvilke varer som ligger lagret på landets tollagre.

Etter høringsrunde 2 er det klart at næringslivet opplever opplysningskravene for prosedyren tollager som for omfattende. Tolletaten har forståelse for denne innvendingen, men mener de fastsatte opplysningskravene må opprettholdes av hensynene beskrevet ovenfor.

For å imøtekomme næringslivets utfordringer med å innhente og sammenstille deklarasjonsopplysninger før transportmiddelet ankommer grensen, foreslår vi i stedet at det opprettes en egen ordning for midlertidig lagring av varer under prosedyren tollager. Formålet med ordningen er å muliggjøre at varer kan passere grensen med noe reduserte opplysningskrav sammenlignet med de andre typene tollager.

10.4 Regulering i UCC

EU har en ordning for midlertidig lagring av varer (temporary storage), jf. UCC seksjon 3. UCCs «temporary storage» er ikke en egen prosedyre, men er en status som gis varer ved ankomst til EUs tollområde i påvente av at de underlegges en prosedyre. Varer er i «temporary storage» fra det tidspunktet de fremlegges for tollmyndighetene ved ankomst og til de underlegges en tollprosedyre (eller re-eksporteres).

Varer kan lagres midlertidig på egne lagre (authorised temporary storage facility) eller på andre steder godkjent av tollmyndighetene. Slike typer lagre kan drives av importøren, egne lagerholdere eller av tollmyndighetene. Ved midlertidig lagring må det stilles garanti for innførselsavgifter. Varer kan flyttes mellom ulike godkjente lagre. Behandling eller bearbeiding av varene er ikke tillatt ved midlertidig lagring (med noen få unntak for kjøling, inspeksjon og prøvetaking).

Varer kan lagres midlertidig i maksimalt 90 dager før de underlegges en prosedyre eller gjenutføres. Dersom dette ikke skjer, kan tollmyndighetene inndra eller destruere varene for deklaratens regning.

10.5 Tolletatens vurdering og forslag

10.5.1 Generelt

Tolletaten foreslår at det etableres en ordning for midlertidig lagring av varer. Ordningen foreslås etablert under prosedyren tollager etter vareførselsloven § 4-4. Bestemmelsens annet ledd gir hjemmel til å gi forskrift om «adgang til å opprette og drifte tollager». Bestemmelsen gir også hjemmel til å gi forskrift om «innholdet i deklarasjonen for prosedyren tollager» og om lagringstid.

Ordningen foreslås benevnt som «Midlertidig tollager (tollager E)».

10.5.2 Opplysningskrav

Det sentrale formålet for opprettelsen av ordningen for midlertidig lagring er å muliggjøre innførsel av varer med et redusert opplysningskrav i forhold til prosedyren overgang til fri disponering og prosedyren tollager (A-D). Hvilke reduksjoner som kan gis i opplysningskravet vil bero på en avveining av Tolletatens behov for opplysninger om varer som ankommer tollområdet mot næringslivets muligheter for å innhente og sammenstille opplysningene i et kortere tidsvindu enn under dagens direktekjøringsordning.

Som nevnt ovenfor har næringslivet signalisert at det er særlig krevende å oppgi varenummer med åtte siffer allerede i det varene ankommer tollområdet. Med bakgrunn i dette foreslår Tolletaten at dette kravet reduseres. Det er i første rekke vurdert å redusere kravet til seks siffer, som er den internasjonale standarden for tariffing av varer (HS-nummeret). Det er i denne vurderingen lagt til grunn at tariffing med seks siffer i de fleste tilfeller vil foreligge før en vare ankommer det norske tollområdet. Varenummer med seks siffer kan hentes fra utførselsdeklarasjonen i avsenderlandet, fra forhåndsvarselet eller eventuelt en transittering, jf. vareførselsloven § 2-1.

Selv om Tolletatens utgangspunkt er at det for midlertidig tollager bør oppstilles krav om varenummer med seks siffer, har deklarasjonssystemet TVINN tekniske begrensninger som

gjør at dette ikke lar seg gjennomføre på det nåværende tidspunkt. TVINN-systemet er kun i stand til å håndtere varenummer med åtte siffer. Tolletaten vil derfor i første omgang etablere en deklarasjon der det kun oppstilles krav til å oppgi et samlevarenummer. Dette vil være et forhåndsdefinert nummer som favner alle typer varer. Ved bruk av samlevarenummer skal alle varer i deklarasjonen i utgangspunktet oppgis på samme varelinje. Et unntak fra dette er dersom deklarasjonen gir opplysninger om varer med ulike opprinnelsesland. I slike tilfeller må varer fra hvert enkelt opprinnelsesland oppgis på egne varelinjer.

Bortsett fra lettelser i kravet til varenummer er Tolletatens vurdering at opplysningskravet for midlertidig lager i utgangspunktet bør settes likt som kravet som gjelder for tollager A og B, jf. vareførselsforskriften § 4-4-1 første ledd. Disse opplysningene anses som nødvendige for Tolletatens risikovurdering av varene ved ankomst til tollområdet.

Næringslivet har signalisert at det i enkelte tilfeller kan by på utfordringer å skaffe til veie opplysninger om en vares opprinnelsesland. Tolletaten har vurdert lettelser i dette kravet, men kommet til at dette er en nødvendig opplysning for Tolletaten før eller senest ved ankomst til tollområdet. Opplysningen er blant annet avgjørende for å sikre at varer fra land som er underlagt internasjonale sanksjonsregimer ikke innføres til Norge.

Opplysninger om tillatelser som skal foreligge ved grensepassering skal ikke oppgis når varer deklarerer for midlertidig tollager. Som beskrevet nedenfor kan ordningen ikke benyttes for varer som krever tillatelser fra andre myndigheter (restriksjonsbelagte varer).

Tolletaten foreslår at det skal gis følgende opplysninger når varer deklarerer for midlertidig tollager (tollager E):

- a) tollprosedyre
- b) avsender
- c) antall varelinjer
- d) antall kolli
- e) deklarasjonspliktig (tollagerholder)
- f) tollrepresentant
- g) avsenderland
- h) container
- i) lagringssted
- j) varebeskrivelse
- k) varelinjenummer
- l) samlevarenummer
- m) opprinnelsesland
- n) bruttovekt
- o) prosedyrekode
- p) mengde i annen enhet
- q) godsnummer

Opplysningskravene foreslås fastsatt i vareførselsforskriften § 4-4-1 nytt tredje ledd. Opplysningene er identiske med opplysninger som kreves ved ordinært tollager A, med unntak av at det ikke kreves varenummer og tillatelse som skal foreligge ved grensepassering.

Deklarasjon for midlertidig tollager skal leveres i TVINN-systemet.

10.5.3 Midlertidig lager kan ikke benyttes for restriksjonsbelagte varer

For tollagertypene A-D er det ulike begrensninger i hvilke varer som kan lagres, men felles for dagens tollagertyper er at det er tillatt å lagre restriksjonsbelagte varer. Tolletaten har fått signaler fra næringslivet om at det er ønskelig at det samme utgangspunktet gjelder også for midlertidig tollager.

Av hensynet til kontroll foreslår imidlertid Tolletaten at det ikke skal være tillatt å lagre restriksjonsbelagte varer på midlertidig tollager. Dette har sammenheng med det reduserte kravet til å oppgi varenummer. Uten varenummer vil Tolletaten ha et begrenset grunnlag for risikovurdering i det varer ankommer grensen. Denne risikovurderingen er særlig viktig for restriksjonsbelagte varer, som kan være miljø-, helse- eller samfunnsskadelige. En mangelfull risikovurdering kan derfor gi økt fare for at skadelige varer innføres til tollområdet.

Tolletaten legger også til grunn at innførsel av restriksjonsbelagte varer krever planlegging i forkant av innførselen ved at det må søkes om tillatelse fra relevant myndighet. Det må derfor kunne forventes at det i forbindelse med dette også gjennomføres nødvendig klassifisering av varen.

Vi presiserer at de fleste restriksjonsbelagte varer vil kunne legges inn på de andre tollagertypene i påvente av at de nødvendige tillatelsene foreligger, etter samme praksis som i dag.

10.5.4 Tidsbegrensning ved bruk av midlertidig tollager

Vare på tollager A-D kan som hovedregel lagres uten tidsbegrensning, men lagringstiden kan i særlige tilfeller begrenses, jf. vareførselsforskriften § 4-4-6 første ledd.

Tolletaten foreslår at varer som skal legges på midlertidig tollager kun kan lagres i en tidsbegrenset periode. Bakgrunnen for dette er i første rekke risikoen for manglende kontroll med varer som lagres midlertidig. Formålet med avvikling av dagens direktekjøringsordning er å sørge for at Tolletaten har detaljerte opplysninger om varer som innføres til landet allerede ved grensepassering. Ordningen med midlertidig tollager, der det kun oppstilles krav til å oppgi et samlevarenummer, bryter med dette prinsippet. Det er derfor viktig at ordningen sikrer at det ikke går for lang tid fra grensepasseringen og frem til det blir levert komplette deklarasjonsopplysninger.

Utgangspunktet er derfor at lagringstiden bør begrenses til det som er nødvendig for å gjennomføre klassifiseringen av varene og levere en ny deklarasjon. Hvor lang tid som er nødvendig for den enkelte innførsel vil naturlig nok variere. Statistikk fra TVINN-systemet viser at 36 prosent av varene som i dag direktekjøres til varemottaker blir deklarerert for overgang til fri disponering allerede på innførselsdagen. Innen tre dager er 70 prosent av varene deklarerert. Innen syv dager er rundt 90 prosent deklarerert, mens den resterende andelen på 10 prosent blir deklarerert innenfor tidagersfristen.

Med bakgrunn i statistikk fra dagens direktekjøringsordning er Tolletatens vurdering at det kan settes en relativt kort tidsbegrensning for ordningen med midlertidig tollager. Etter en helhetsvurdering foreslås det at lagringstiden begrenses til seks dager.

Innen utløpet av fristen oppstår en plikt til å sørge for at varene blir deklarerert på nytt. Vi legger til grunn at varene i de fleste tilfeller vil bli deklarerert for prosedyren overgang til fri disponering. Ved behov for å lagre varene lenger på tollager, må varene deklarereres på nytt

for en annen tollagertype. Oversittelse av frist kan sanksjoneres etter tollovgivningens ordinære regler.

Samtlige varer som er omfattet av en deklarasjon for midlertidig tollager må deklarerer samlet for ny prosedyre samtidig. Det er ikke anledning til kun å deklarerer deler av vareparti på midlertidig lager.

10.5.5 Fysisk lagring av varene

Når direktekjøringsordningen avvikles 1. april 2025 vil det ikke lenger være mulig å lagre varer underlagt prosedyren tollager hos varemottaker. Varer under prosedyren tollager må etter denne datoen lagres fysisk i tollagerholders godkjente lokaler. Dette utgangspunktet vil også gjelde for varer under ordningen for midlertidig tollager. Bakgrunnen for dette er Tolletatens behov for kontroll med hvor varer som ikke har gått over til fri disponering befinner seg. Uten slik kjennskap til varenes plassering vil Tolletatens muligheter til fysisk kontroll av varene være begrenset. Dette vil også øke risikoen for at varene disponeres over i strid med vilkårene for tollagerprosedyren uten at Tolletaten får kjennskap til det.

Utgangspunktet er etter dette at varer som skal lagres midlertidig skal losses fra transportmiddelet og lagres i tollagerholders godkjente lokale eller på sted som er godkjent av tollmyndighetene (sted på havn mv.). Det legges opp til at midlertidig tollager kan etableres i lokaler som allerede har bevilling for alminnelig tollager (tollager A), men det vil bli oppstilt krav til fysisk adskillelse av varer som lagres på henholdsvis tollager A og tollager E.

Vi er imidlertid oppmerksomme på behovet for en viss smidighet i ordningen. Intensjonen bak ordningen for midlertidig tollager er at næringslivet skal gis de nødvendige incitamentene for å deklarerer varene for overgang til fri disponering så snart de nødvendige deklarasjonsopplysningene er tilgjengelige. Som beskrevet ovenfor antar vi også at varer som lagres midlertidig i mange tilfeller vil bli deklarerert på nytt allerede på innførselsdagen. I slike tilfeller vil det være en unødvendig byrde å måtte losse varene til tollageret for så å laste dem på transportmidlet igjen i løpet av samme dag.

Tolletaten foreslår derfor at det i bevillingen til midlertidig tollager kan gis tillatelse til å lagre varene ombord i motorvogn, tilhenger eller container som parkeres/plasseres utenfor tollageret. Motorvognen/tilhengeren/containeren må i slike tilfeller parkeres på en godkjent plass i umiddelbar nærhet til tollageret og kan ikke flyttes før varene er deklarerert på nytt og frigjort for en annen prosedyre. I tillatelsen kan det oppstilles særskilte krav til sikring av motorvognen/tilhengeren/containeren, sml. vareførselsforskriften § 4-4-7 femte ledd.

10.5.6 Generelle vilkår for prosedyren tollager

Det legges opp til at fellesvilkårene for prosedyren tollager, fastsatt i vareførselsforskriften §§ 4-4-3 til 4-4-8, også skal gjelde for midlertidig tollager. Det er tollagerholderen som er ansvarlig for å oppfylle vilkårene når varene er underlagt prosedyren. I det videre beskrives fellesvilkårene i forskriften, og betydningen de har for midlertidig tollager.

Tillatelse til tollager (§ 4-4-3)

Tillatelse til opprettelse og drift av midlertidig tollager gis etter søknad på samme måte som de andre tollagertypene, jf. første ledd. Tolletaten kan oppstille særskilte vilkår i tillatelsen utover vilkårene som følger direkte av forskriften.

Tillatelsen til midlertidig tollager kan omfatte generell fullmakt til å gi lossetillatelse, jf. annet ledd. Dersom det ikke er gitt generell fullmakt i tillatelsen, må tollagerholderen innhente lossetillatelse i det enkelte tilfelle.

Det er et vilkår for tillatelsen at tollmyndighetene på forhånd har godkjent tollagerholderens system for registrering og regnskap over varer, jf. tredje ledd.

For å få tillatelse til midlertidig tollager må tollagerholderen oppfylle vilkårene i vareførselsforskriften § 2-4-7, jf. § 4-4-3 fjerde ledd. Bestemmelsene om endring av og tilbaketrekking av tillatelsen i § 2-4-8 gjelder også for midlertidig tollager. Det er også et vilkår at tillatelsen er nødvendig for foretaket. De handels- og næringsmessige behovene for opprettelse av det midlertidige lageret må begrunnes i søknaden.

Registreringsplikt (§ 4-4-4) og tollagerregnskap (§ 4-4-8)

På samme måte som for de andre tollagertypene plikter tollagerholderen å registrere varene som legges på midlertidig tollager i tollagerregnskapet, jf. vareførselsforskriften § 4-4-4. Varene registreres ved at det opprettes et godsnummer for varepartiet, som registreres i tollagerregnskapet.

Reglene i § 4-4-8 om føring, avstemming og oppbevaring av regnskapet gjelder også for midlertidig tollager.

Som omtalt i høringsnotatet kapittel 5, foreslås ordningen med føring av merknadsjournal i § 4-4-8 tredje ledd opphevet. Tollagerholderen vil likevel ha plikt til å gjøre tollmyndighetene oppmerksom på eventuelle uoverensstemmelser mellom de deklarte opplysningene og varene som faktisk ankommer det midlertidige lageret, jf. vareførselsloven § 7-1. Dette gjøres ved å sende endringsmelding (omberegne deklarasjonen), jf. § 7-2.

Lagringstid (§ 4-4-6)

Bestemmelsens første ledd om at vare kan lagres uten tidsbegrensning på tollager, vil ikke gjelde for midlertidig tollager. Som beskrevet ovenfor vil det gjelde en egen tidsbegrensning for midlertidig lager.

Reglene om tvangssalg av varer som ikke tas ut av tollageret innen fristen vil gjelde også for varer på midlertidig tollager, jf. annet ledd.

Lagerholdet (§ 4-4-7)

Bestemmelsene i denne paragrafen vil gjelde fullt ut også for midlertidig tollager.

11 Regulering av unntaksordning

11.1 Problemstilling

Regelverket gjeldende fra 1. april 2025 forutsetter at alle opplysninger som er nødvendig for å oppfylle valgt prosedyre skal foreligge senest ved grensepassering. Det gir en ny situasjon sammenlignet med dagens praksis hvor deklarerer ofte skjer etter grensepassering i forbindelse med at varer direktekjøres til varemottaker. Nye krav til deklarerer kan i enkelte tilfeller være utfordrende for næringslivet å oppfylle, særlig i en overgangsperiode etter utfasingen av direktekjøringsordningen fra 1. april 2025.

Manglende eller feil opplysninger i deklarasjoner vil medføre stans i tollbehandlingen på grensen. Transportmiddelet kan da ikke innpassere og varene kan ikke frigjøres til valgt prosedyre og transportmiddelet blir stående på grensen. Dette kan medføre kødannelse og manglende flyt i den samlede vareførselen. Dette vil typisk gjelde motorvogn som kommer via vei eller ferge. Det vil også være utfordrende for fartøy og luftfartøy dersom de ikke får losset på grunn av mangler ved deklareringsen. Det er ikke ønskelig verken for Tolletaten eller næringslivet at det dannes en fysisk kø av transportmidler som hindrer flyten i vareførselen. Derfor er det behov for en regulering som kan sikre effektiv flyt i vareførselen i de tilfeller der det foreligger mangelfulle eller feil opplysninger.

Det kan være behov for unntaksordninger for eksempel i følgende situasjoner:

- Det er levert deklarasjon for overgang til fri disponering eller innlegg på tollager, men opplysninger i deklarasjonen antas å være uriktige/ufullstendige og det er ikke mulig å verifisere opplysningene (ved dokumentkontroll) når kjøretøyet ankommer grensen.
- Det er levert deklarasjon for overgang til fri disponering, men det er ikke fremlagt nødvendig tillatelse for medbrakt vare og det er ikke mulig å fremskaffe tillatelse når kjøretøyet ankommer grensen.

Det kan være flere grunner til at deklarasjonsinformasjon mangler eller er mangelfull ved grensepassering. En grunn er at dagens regelverk og rutiner er innrettet mot deklarasjon etter grensepassering, og at det dermed er vanlig at informasjon om varen leveres eller ordnes i ettertid. Tall fra deklarasjonssystemet TVINN viser imidlertid at over 70 % av alle varer som godsregistreres (det vil si at varene direktekjøres eller legges på tollager), blir deklart innen to dager etter grensepassering.

11.2 Gjeldende rett

Dersom varer som kommer til tollområdet har feil eller manglende deklarasjonsopplysninger kan aktøren velge å endre tollprosedyre etter lovens kapittel 4 eller gjenutføre eller avstå varene, jf. vareførselsloven § 3-1 første ledd. Tilsvarende bestemmelse er gitt i § 5-5 for utførsel. Dersom disse alternativene ikke er mulige eller ønskelige er alternativet at transportmiddelet avventer levering av fullstendige opplysninger. Transportmiddelet kan i slike tilfeller ikke innpassere. Dette er sjelden en aktuell problemstilling på grunn av den gjeldende direktekjøringsordningen.

Etter vareførselsloven § 3-5 frigjøres varen for disponering i tråd med valgt prosedyre når vilkårene for den valgte prosedyren er oppfylt, herunder fremliggelse av eventuelle tillatelser og betaling av avgifter. Det kan i forskrift gis bestemmelser om unntak fra kravet til tollbehandling ved grensepassering, jf. vareførselsloven § 3-1 tredje ledd.

Lossetillatelse

Varer som ikke er tollbehandlet, må ikke losses eller på annen måte fjernes fra et transportmiddel før tollmyndighetene har gitt tillatelse til det, jf. vareførselsloven § 2-6. Bestemmelsen ivaretar hensynet til tollmyndighetenes kontroll med varer som ikke er tollbehandlet. Tillatelse til lossing anses som gitt for varer som har gått over til fri disponering og varer som er underlagt prosedyren midlertidig innførsel, jf. vareførselsforskriften § 2-6-1. Lossetillatelse kan videre gis ved innlegg på tollager. Tillatelse kan også være gitt i en generell tollager-

bevilling. For å få innvilget generell fullmakt til lossetillatelse for varer som sendes ifølge transitteringskonvensjonen må tollagerholderen være autorisert mottaker.

Tollmyndighetene kan «i andre enkelttilfeller» gi «tillatelse til lossing» etter vareførselsforskriften § 2-6-1 første ledd bokstav b, selv om vilkåret for tollbehandling ikke er oppfylt. I forarbeidene til vareførselsforskriften er det ikke nevnt eksempler på slike enkelttilfeller dette viser til. Hjemmelen må antas å innebære en generell mulighet til å gi lossetillatelse. Isolert sett kan det antagelig med denne hjemmelen gis lossetillatelse til for eksempel et fartøy eller luftfartøy ved ankomst, ved at varene legges på et avgrenset område på havnen eller lufthavnen. En slik lossetillatelse innebærer ikke frigjøring av varene for en tollprosedyre etter vareførselsloven § 3-5.

Midlertidig lagring på losseplassen

Etter vareførselsloven § 3-1 annet ledd kan varer «ligge midlertidig på losseplassen» eller lagres «på annen måte» med tollmyndighetenes godkjenning. Midlertidig lagring er en snever unntaksregel fra plikten til å tollbehandle varer, og har ingen sammenheng med den foreslåtte prosedyren midlertidig tollager (se kap. 10). Muligheten for at varer kan bli liggende midlertidig på losseplassen er ment å omfatte et kort tidsrom mens tollbehandlingen pågår. Alternativet «lagres på annen måte» kan være aktuelt i de sjeldne tilfellene der det ikke er mulig å få varen registrert hos tollagerholder. All bruk av midlertidig lagring forutsetter tollmyndighetenes godkjenning og det kan settes som vilkår at det stilles sikkerhet for tollavgift. Bestemmelsen kan benyttes for varer som allerede er losset.

Unntak fra kravet til umiddelbar tollbehandling

Etter vareførselsforskriften § 3-1-2 kan det på særskilte vilkår og etter søknad gis generell tillatelse til lettelse i plikten til umiddelbar tollbehandling ved grensepassering. Tillatelsen kan begrenses til for eksempel enkelte vareslag og enkelte avsendere. I annet ledd står det at § 2-4-7 annet til fjerde ledd (krav til virksomheten) og § 2-4-8 (tilbaketrekking) gjelder tilsvarende. Det innebærer at det stilles særskilte krav til virksomheter som gis slik tillatelse.

Bestemmelsen hjemler generelle tillatelser hvor det stilles særskilte krav til aktørene som gis tillatelsen. Det at forskriften stiller slike krav til aktørene tilsier at dette ikke er en hjemmel som kan brukes for å tillate unntak fra tollbehandling etter en konkret vurdering for eksempel ved selve grensepasseringen.

11.3 Innspill fra høringsinstansene

Flere næringslivsaktører har i høringssvar til tidligere høringer og i dialog med Tolletaten etterlyst omtale og løsning for de unntakstilfeller hvor det ved ankomst til grensetollstedet ikke er mulig å fullføre tollbehandlingen for valgt prosedyre. I motsetning til i dag, hvor deklarerer oftest skjer *etter* grensepassering, skal dette etter nytt regelverk skje *senest ved* grensepassering. Flere høringssvar viser til at det vil forekomme tilfeller der informasjon mangler ved ankomst og stiller spørsmål ved hva som da skjer med transporten ved grensepassering. Næringslivet fremholder at det er en betydelig usikkerhet om hvordan Tolletaten skal håndtere unntakssituasjoner på grensen. Det er bekymring for opphoping av transporter på grenseovergangene. Dette er særlig aktuelt ved stykkgodstransporter, der flere ulike aktører skal medvirke til at pliktig og fullstendig informasjon er på plass senest ved grensepassering. I flere høringssvar etterlyses det en åpning i regelverket som gjør det mulig å få

losset fartøyet eller luftfartøyet, eller få tillatelse til å innpassere med motorvogn til tross for at det er feil eller mangelfull informasjon.

NHO Mat og Drikke uttaler i høringssvaret til høring 1 blant annet følgende: «*Risikoen for at bilen blir stående på grensen hvis en leverandør ikke har papirer i orden øker betraktelig når det er samlastning av varer fra mange ulike leverandører. Risiko øker også dersom en bil har med seg stykkgoods til mange ulike mottakere, som da alle må ha deklarasjon i orden fra sin side, før melde- og opplysningsplikten inntreffer ved grensepassering.*»

FREJA Transport & Logistics nevner høringssvaret til høring 1 at «*alle land har typer av ventiler/unntaksløsninger hvor man mangler dokumenter eller fakta som kreves. Det må være mulig å få grensepassering selv i unntakstilfeller.*»

Harald Halvorsen Spedisjon skriver blant annet følgende til høring 1: «*Vi er bekymret for at de nye prosedyrene og tekniske løsningene som er under utarbeidelse ikke vil hensynta mange praktiske problemstillinger relatert til dokumenthåndtering og datautveksling for sendingene fra utlandet til Norge. Uavhengig av forberedelsene til varemottaker, avsender, transportør og deklaratant, vil det ikke være til å unngå at det oppstår avvik i en forsyningskjede bestående av mange ledd og ulike aktører i hvert ledd. Tolletaten må derfor også påse at nødvendige prosedyrer og løsninger for avvikshåndtering kommer på plass i forbindelse med implementeringen av det nye regelverket. Vi etterlyser klare og tydelige retningslinjer for håndtering av transportmidler som ankommer grensen, der det er mangler eller feil i medfølgende dokumentasjon.*»

NHO nevner i høringssvaret til høring 2 følgende: «*Forslaget i høringen inneholder ikke en sikkerhetsventil for situasjoner der varer som ankommer grensen av ulike årsaker ikke kan deklarerer ved ankomst. Med direktekjøringsordningen har ikke dette vært et problem, men uten en form for sikkerhetsventil for slike situasjoner vil det oppstå praktisk vanskelige situasjoner, spesielt der deler av en stykkgoodsforsending ikke kan deklarerer. Når eventuelle feil i en deklarasjon må rettes før grensepassering, vil det også stille krav til bemanningen i speditørfirmaene. Korte ledetider kan også være utfordrende. NHO mener at det må utarbeides forslag til unntaksbestemmelser der slike situasjoner hensyntas.*»

Norwegian Air Shuttle har i høringssvaret til høring 2 en bekymring for «*hvordan dette vil påvirke sendinger hvor vi er mottaker. Som flyselskap er vi avhengig av å ha en til enhver tid operativ flåte, og forsinkelser i leveranser av kritiske deler kan påvirke dette. Spesielt er bekymringen knyttet til de tilfeller med stykkgoods. FREJA Transport Logistics og Kuehne+Nagel omtalte alternative sikkerhetsventiler i sine tidligere høringssvar. Hva vil skje dersom én sending blant flere mangler fortolling? Dette vil om mulig påvirke mange ulike varemottakere, til tross for at de kan ha alt i orden og likevel må vente på sine varer. Vi ser det nødvendig at Tolletaten fortsetter å utrede gode alternativer som dekker slike tilfeller for å unngå unødvendige forsinkelser, og bedre utreder risikoene for ulike parter i slike tilfeller. Dette må være på plass før eventuelle innskrenkninger i regelverket trer i kraft.*»

11.4 Tolletatens vurdering og forslag

Deler av det behovet som næringslivet i høringssvarene peker på, er ivaretatt ved at det foreslås en ordning med midlertidig tollager som en ny type tollager. Se beskrivelse og forslag i

kapittel 10. Ordningen med midlertidig tollager løser imidlertid ikke alle utfordringer som kan oppstå, og Tolletaten støtter at det bør reguleres en ytterligere unntaksordning.

Det er i vareførselsloven § 3-1 tredje ledd gitt hjemmel til å gi forskrifter om unntak fra kravet om tollbehandling ved innførsel, for eksempel ved at det tillates innpassering uten at tollbehandlingen kan ferdigstilles ved grensepassering.

Når det i deklarasjonen påvises manglende opplysninger eller feil i leverte opplysninger, er forsendelsen på mange måter i en kontrollsituasjon hvor et behov for fysisk kontroll må avklares – i tillegg til innhenting av fullstendige opplysninger – før tollbehandlingen kan ferdigstilles og varene frigjøres for valgt prosedyre.

En ordning med innpassering uten ferdigstilt tollbehandling, må også medføre vilkår som gjør at varene fortsatt er under Tolletatens kontroll. Foreslått unntaksordning innebærer ikke bare en tillatelse til å innpassere, men også et pålegg om å kjøre til et bestemt sted og avvente nærmere avklaring om fysisk kontroll eller eventuelt fristilling av varene og fullføring av tollbehandlingen. Derfor bør løsningen reguleres i forskrift.

Unntaksordningen kan kun brukes ved at Tolletaten i enkelttilfeller beslutter at innpassering kan skje selv om tollbehandlingen ikke fullføres. Det gis da tillatelse til og pålegg om å flytte transportmiddelet med varer til et nærmere angitt geografisk sted. Unntaksvis også at varene kan losses til et nærmere angitt geografisk sted på grunn av varenes beskaffenhet og fare for forringelse. Unntaksordningen vil dermed innebære betinget tillatelse til innpassering og en utsatt tollbehandling og frigjøring av varene.

Transportmiddelet må kjøre til et nærmere angitt sted bestemt av tollmyndighetene, som for eksempel oppstillingsplasser utenfor tollager og rasteplasser for lastebiler. Det vil være lokale forhold og kapasitet som er bestemmende for hvilket sted som angis.

Tillatelsen/pålegget gjelder transportmiddelet (og føreren) og det må kjøres direkte til angitt sted. Tolletaten kan i særlige tilfeller etter en konkret vurdering beslutte at transportmiddelet på vei til anvist plass, kan gis mulighet til å losse eller levere deler av lasten som er frigjort for overgang til fri disponering ved grensepasseringen.

Det kan være aktuelt å benytte tollsegl for å forsegle/plombere lasten ved bruk av unntaksordningen.

Unntaksvis kan det gis tillatelse til lossing på nærmere vilkår dersom varenes beskaffenhet tilsier at varene vil forringes (vesentlig) om de ikke losses. Varer som sendes med luftfartøy og fartøy kan tillates losset til angitt sted uten at varene flyttes eller håndteres videre, jf. gjeldende § 2-6-1 første ledd bokstav b. Det kan være aktuelt å benytte tollsegl for å forsegle/plombere lasten.

Tolletaten gir ved bruk av unntaksordningen tillatelse til en betinget innpassering. Tolletaten foreslår at en unntaksbestemmelse reguleres i forskrift siden unntaksløsningen både er en betinget innpassering og myndighetsutøvelse i form av et pålegg.

Det foreslås at unntaksordningen reguleres i en ny § 3-1-3 i vareførselsforskriften. Nærmere regulering av hvordan ordningen skal praktiseres må skje i rutinebeskrivelser, herunder rutiner for kommunikasjon med føreren i ekspedisjonen eller ved grensepassering.

Foreslått unntaksordning er ikke en lettelse i plikten til tollbehandling eller en rettighet for næringslivet, men en mulighet for Tolletaten til å regulere trafikken på grensetollstedene. Uten en slik ordning kan det dannes køer som kan hindre de transportene som har oppfylt alle pliktene, og næringslivets fordel er således effektiv tollbehandling og innpassering for alle varer og transportere som har oppfylt pliktene ved innførsel.

Unntaksordningen skal ikke brukes dersom det er klart for tollmyndighetene at varene bør gjenutføres eller avstås etter vareførselsloven § 3-7.

12 Lettelser i melde-, opplysnings- og fremleggelsesplikt

12.1 Gjeldende rett

12.1.1 Melde- og opplysningsplikt

Melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet følger av vareførselsloven § 2-3 første ledd, med tilhørende forskrifter som er gitt i medhold av annet ledd. Tid og sted for å oppfylle plikten er avhengig av type transportmiddel som benyttes, men knytter seg i utgangspunktet til ankomst til bestemmelsessted i tollområdet. Fra dette utgangspunktet er det enkelte unntak, deriblant unntak for tog og motorvogn som ikke bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4, jf. vareførselsforskriften § 2-3-3 første og annet ledd.

Vareførselsloven § 2-3 annet ledd gir hjemmel til å gi forskrift om hvilke opplysninger som skal gis, når opplysningene skal gis, leveringsmåten og om unntak fra pliktene. Fører av transportmiddel er pliktsubjekt for melde- og opplysningsplikten.

12.1.2 Fremleggelsesplikt

Fremleggelsesplikten følger av vareførselsloven § 2-4 første ledd, med tilhørende forskrifter som er gitt i medhold av annet ledd. Plikten oppfylles ved at den som innfører en vare til tollområdet skal legge varen frem for tollmyndighetene for kontroll. Plikten innebærer ikke at alle varene som innføres må vises fram fysisk, men de må være tilgjengelige for kontroll for tollmyndighetene. I dag oppfylles fremleggelsesplikten i utgangspunktet ved at den som innfører en vare, henvender seg til tollmyndighetene ved ankomst til bestemmelsessted, og gir beskjed om at det medbringes varer.

Fremleggelsesplikten sammenholdt med meldeplikten er basert på prinsippet om at den som passerer grensen selv skal kontakte tollmyndighetene og gjøre rede for varer han eller hun bringer med seg. Ettersom det ikke angis uttrykkelig hvor eller når plikten skal oppfylles, er det ikke noe klar hovedregel om at fremleggelsesplikten må oppfylles ved ankomst til bestemmelsessted. Vareførselsloven § 2-4 må imidlertid leses i sammenheng med § 2-2, som er gitt for å muliggjøre tollbehandling og kontroll siden tollmyndighetene ikke er permanent til stede ved alle grenseoverganger, havner og flyplasser. Tillegget «for kontroll» i § 2-4 medfører at plikten må utøves på en slik måte at tollmyndighetene ivaretar sin mulighet for kontroll ved innpassering til tollområdet. Sammenhengen mellom bestemmelsene tilsier at hovedregelen er fremleggelse av varen ved ankomst til tollområdet.

Hovedregelen suppleres av vareførselsforskriften § 2-4-1 som angir at det på innpasseringssteder med rødt og grønt felt skal benyttes rødt felt for fremleggelse av varer som er underlagt fremleggelsesplikt.

Vareførselsloven § 2-4 annet ledd gir hjemmel til å gi forskrift om fremleggelse, herunder om hvor og hvordan fremleggelsen skal skje, og om unntak fra fremleggelsesplikten. Plikten påhviler den som bringer en vare til tollområdet.

12.2 Innspill fra høringsinstansene

Posten Bring peker på at Norges tilslutning til UPU (Universal Postal Union) betyr at nasjonalt godkjente postoperatører i Norge må gis rammer i de nye digitaliserte prosessene slik at UPU-konvensjonens forpliktelser ivaretas. Posten Bring viser også til UPU og WCO som har en MoU (Memorandum of Understanding), som er anbefalt for å sikre samhandling og ivaretagelse av felles forpliktelser på nasjonalt nivå. Det påpekes at det følgelig er nødvendig at foreslåtte endringer, herunder melde- og opplysningsplikten, samordnes mot nevnte internasjonale forpliktelser.

Posten Bring skriver videre: «*For at posten skal ha mulighet for å ivareta MO-kravene, er det nødvendig at dette kan skje på aktuelle utvekslingskontorer/importterminaler og ikke kun på grensen. Årsaken til dette, er at mottakerpostselskapet ikke har kontroll med den internasjonale delen av postlogistikken (fraktfører), men først ved mottak av postsendinger, jf. UPU-konvensjonen. UPU-regelverket tilsier at postsendinger først formelt overdras mellom avsender- og mottakende postselskap ved registrert mottak ved importterminal (utvekslingskontor). Ved å benytte utvekslingskontoret som grensepasseringspunkt, muliggjøres altså oppfyllelse av MO-krav, med nødvendig presisjon og med tilstrekkelig avvikshåndtering.*»

12.3 Praksis for postsendinger

Ved frakt av postsendinger anvender postale aktører i dag et eget postfraktbrev. Skjema CN37 benyttes ved ankomst med motorvogn og skjema CN38 benyttes for luftfartøy.

Ved ankomst til tollområdet er det begrenset informasjon dersom det fraktes postsekker som inneholder både registrert og uregistrert post. For eksempel har transportøren informasjon om antall postsekker eller postbur, men svært begrenset informasjon om innholdet i disse. Denne informasjonen er i praksis ikke tilgjengelig før postsekkene er sortert på sorteringsanlegg. Dette medfører at opplysningsplikten, og således fremleggelsesplikten, vanskelig kan oppfylles med nødvendig presisjon før posten er sortert.

Postsendinger har til nå i medhold av utsorteringstillatelsen til Posten Bring blitt sortert på deres sorteringsanlegg og tollfrie postsendinger har blitt sendt til mottaker uten deklarasjon. Utsorteringstillatelsen gjelder for foretak som har tillatelse til registreringspliktig posttjeneste, jf. postloven § 20, og gjelder for forsendelser/gods som definert i postloven § 4 nr. 1, som er innført fra utlandet til foretakets tollager.

Tolletaten er til stede på enkelte utsorteringsanlegg, og det er her fremleggelse for fysisk kontroll finner sted.

12.4 Praksis for sendinger med luftfartøy

Det har vært en mangeårig praksis at vareførselsendelser som ikke er ferdig tollbehandlet ved ankomst til lufthavn blir fraktet fra flyplass til anlegg for sortering, fremleggelse og kontroll. Årsaken til at det er blitt etablert en slik praksis er at det ikke er praktisk gjennomførbart å sortere varene ved lufthavn, og at ekspresselskaper har behov for at varene kan frigjøres raskt for levering til kunder.

I praksis innebærer dette for ekspresselskapene at varer som ankommer med fly på Gardemoen blir tømt fra flyet og fraktet til sorteringsanlegget for videre tollbehandling. På sorteringsanlegget tømmes containerne og varene sorteres. Varer som er underlagt dokumentkontroll eller som tolletaten har plukket ut til fysisk kontroll skilles ut på egnet sted. Varer som plukkes ut til fysisk kontroll fraktes tilbake til Gardemoen av ekspresselskapet hvor Tolletaten foretar kontroll av varene. De resterende varene deklarerer og utleveres til varemottaker.

En operatør av anlegg for flyfrakt kan søke tollmyndighetene om å innføre eller opprettholde ordninger som muliggjør hurtig frigjøring av ekspressendringer som innpasserer gjennom operatørens luftfraktanlegg, jf. vareførselsforskriften § 4-1-8. Bestemmelsen gjennomfører en forpliktelse som følger av WTOs Trade Facilitation Agreement artikkel 7 nr. 8, og knytter seg til forenklede ordninger etter at varene er ankommet anlegg for flyfrakt. Vareførselsforskriften § 4-1-8 kan ikke brukes som hjemmelsgrunnlag for å gi tillatelse til selve forflytningen av varene fra flyplassen til sorteringsanlegg.

12.5 Behov for endring

Hovedregelen fra 1. april 2025 er at all informasjon for å oppfylle melde- og opplysningsplikten skal sendes inn elektronisk før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted i tollområdet. Informasjonen skal også vurderes av tollmyndighetene før, eller senest ved ankomst, og Tolletaten kan anse en vare fremlagt når et transportmiddel er registrert som ankommet tollområdet.

I enkelte tilfeller er det ikke mulig eller vanskelig å inngi tilstrekkelig informasjon om varene ved ankomst til tollområdet. Det foreligger for eksempel begrenset informasjon dersom det fraktes postsekker som inneholder både registrert og uregistrert post. Innholdet i disse er ikke kjent før postsekkene er sortert på sorteringsanlegg. Dette kan gi grunnlag for å vurdere utsettelse av opplysningsplikten ved ankomst til tollområdet. Tilsvarende behov gjør seg ikke gjeldende for meldeplikten. Ettersom opplysningsplikten er en forutsetning for oppfyllelse av fremleggelsesplikten, vurderes det også utsettelse av fremleggelsesplikten i disse tilfellene.

I andre tilfeller kan det være tilstrekkelig informasjon til å oppfylle melde- og opplysningsplikten, men samtidig vanskelig å oppfylle fremleggelsesplikten ved ankomst til tollområdet, fordi varemengden er så stor at man ikke umiddelbart kan finne frem til den enkelte vare før lasten er sortert. Dette kan for eksempel gjelde for ankomst av lavverdiførselsendelser med luftfartøy. Da er ofte all informasjon om varen tilgjengelig, men å finne den enkelte vare for fremleggelse krever at varene forflyttes fra flyplass til anlegg for sortering. Da flyttes varer som ikke er tollbehandlet fra «grensen» for å muliggjøre fremleggelse og kontroll. Det er altså mulig å oppfylle melde- og opplysningsplikt til rett tid, men fremleggelsesplikten må utsettes til sorteringsanlegg.

12.6 Tolletatens vurdering og forslag

12.6.1 Tolletatens vurdering av konvensjonsforpliktelser

Etter Kyotokonvensjonen anneks J kapittel 2 pkt. 8 bør tollmyndighetene, som en generell regel, ikke kreve at visse kategorier av «postal items» skal fremlegges («to be produced») for dem.

Kategoriene som omtales er postkort og brev som kun inneholder personlige meldinger, litteratur for blinde og trykte papirer (trykksaker) som ikke er underlagt importavgifter og skatter. Det må imidlertid bemerkes at dette er en anbefalt praksis og ikke en standard. WCO-UPU uttaler i sin Postal Customs Guide at dette illustrerer at avgjørelsen om hvilken post som skal legges fram for tollmyndighetene, er et nasjonalt spørsmål. I tillegg gir uttrykket «som en generell regel» en viss fleksibilitet, slik at tollmyndighetene kan gjøre unntak fra dette.

WCO begrunner anbefalingen i sin egen veileder med at brev med personlige meldinger utgjør en relativt lav risiko, mens for eksempel postpakker over 2 kg er store nok til å utgjøre en større risiko. En slik separasjon vil være til fordel for både tollmyndighetene og postoperatørene, blant annet fordi dette vil redusere inngrepene i private brev.

Det er derfor opp til Tolletaten å avgjøre hvorvidt det tillates at fremleggelsesplikten oppfylles etter ankomst til sorteringslager i stedet for ved ankomst til tollområdet.

12.6.2 Melde- opplysnings- og fremleggelsespliktene

Tolloven av 2007 hjemlet mulighet til å innføre forenklede rutiner for varslings-, melde-, fremleggelses-, oppgave- og registreringsplikt på grenseoverganger, ferge-terminaler, flyplasser og andre innpasseringssteder, dersom forholdene etter tollmyndighetenes vurdering la til rette for det (prop. 237 L (2020-2021) s. 43).

Tolletaten har vurdert om det bør innføres forenklede rutiner i forskrift med hjemmel i vareførselsloven §§ 2-3 og 2-4 særlig for postsendinger eller sendinger som ankommer med flyfrakt.

Etter vår vurdering er det ikke ønskelig eller nødvendig å utsette oppfyllelsen av pliktene, eller å gjøre unntak fra dem *i sin helhet* i disse tilfellene. På grunn av logistikken rundt slike sendinger, mener vi at det i stedet bør vurderes å etablere en tillatelsesordning som gir mulighet i særlige tilfeller å oppfylle pliktene på en annen måte enn det som fremgår av lovens hovedregel.

Tolletaten mener det kan være behov for, i særlige tilfeller, å tillate at innsending av enkelte opplysningselementer og/eller fremleggelsesplikten utsettes til et senere tidspunkt enn ved ankomst til tollområdet. For eksempel når det gjelder varer som må flyttes fra flyplass til anlegg for sortering, fremleggelse og kontroll, er det nødvendig å tillate utsettelse av fremleggelsesplikten. For postsendinger med postsekker som har ukjent innhold ved ankomst kan det også være aktuelt å tillate utsettelse av opplysningsplikten og fremleggelsesplikten.

For å sikre tilstrekkelig fleksibilitet for slike ordninger mener vi det bør kreves at aktuelle aktører søker om tillatelser til å utsette pliktene. Lettelse er aktuelt å gi i særlige tilfeller dersom forholdene etter tollmyndighetenes vurdering ligger til rette for det. Detaljnivået av

reguleringen og det forhold at behovet kan være av midlertidig karakter, og dermed endrer seg over tid, tilsier likeledes at dette bør reguleres i en tillatelse.

Det vil variere, avhengig av det konkrete tilfellet, hvilke deler av melde- og opplysningsplikten og fremleggelsesplikten som det må gis lettelse for. Vår vurdering er at det vil være mulig å melde fra til tollmyndighetene om ankomst til bestemmelsessted i tollområdet, mens den tilhørende opplysningsplikten for alle eller deler av varene kan være vanskeligere å oppfylle ved ankomsten. Det samme gjelder fremleggelsesplikten.

Tillatelser som gir lettelse i melde- og opplysningsplikten og fremleggelsesplikten må ha tilstrekkelig rettslig grunnlag. Tolletaten foreslår at det i medhold av vareførselsloven §§ 2-3 annet ledd og 2-4 annet ledd gis forskriftsbestemmelser hvor tollmyndighetene gis myndighet til å gi generell tillatelse til lettelse i pliktene i særlige tilfeller.

Tolletaten understreker at tillatelser gitt i medhold av foreslåtte bestemmelser er tenkt å ha et snevert virkeområde. Med «særlige tilfeller» menes tilfeller der det ikke vil være mulig eller innebærer en uforholdsmessig stor innsats eller medføre store kostnader, å oppfylle pliktene ved ankomst til tollområdet. Det må finnes andre betryggende måter å ivareta Tolletatens kontrollbehov etter ankomst til tollområdet, for eksempel ved utsortering på sorteringsanlegg.

Et annet moment i vurderingen kan være hvorvidt internasjonale forpliktelser tilsier at det bør gis lettelse for enkelte vareslag. For eksempel kan forpliktelser etter UPU-konvensjonen eller Kyoto-konvensjonen tilsa at det er tale om et «særlig tilfelle».

Det foreslås derfor to nye bestemmelser i vareførselsforskriften §§ 2-3-7 og 2-4-11 som regulerer tollmyndighetenes adgang til i særlige tilfeller etter søknad, å gi generell tillatelse til lettelse i:

- Melde- og opplysningsplikten om ankomst til bestemmelsessted i tollområdet, herunder hvilke opplysninger som skal gis, når opplysningene skal gis og leveringsmåten.
- Plikten til å fremlegge varer for kontroll, herunder om hvor og hvordan fremleggelsen skal skje.

For å få slik tillatelse foreslås det at vilkårene i vareførselsforskriften § 2-4-7 annet til fjerde ledd må være oppfylt og at tollmyndighetene kan trekke tilbake tillatelsen etter § 2-4-8. Dette innebærer at tillatelsen kan endres eller trekkes tilbake med rimelig frist når endringer i regelverket gjør det nødvendig, jf. § 2-4-8 tredje ledd.

At vilkårene for tillatelse i § 2-4-7 annet til fjerde ledd må være oppfylt, innebærer blant annet at aktivitetene som lettelsene angår må ha et «vesentlig omfang», jf. § 2-4-7 annet ledd bokstav e. Med dette menes blant annet at den transporten lettelsene angår må være regelmessig, og at det vil medføre store økonomiske ulemper dersom pliktene må oppfylles før ankomst til tollområdet.

Dette er i samsvar med de krav som også stilles ved tillatelse til umiddelbar tollbehandling ved innførsel etter § 3-1-2 annet ledd.

I utgangspunktet må søkeren være registrert i Foretaksregisteret, men etter § 2-4-7 annet ledd bokstav a kan tollmyndighetene i særlige tilfeller gjøre unntak fra dette. For eksempel kan europeiske foretak som fyller de andre vilkårene i bestemmelsen også gis tillatelse.

Det følger av § 2-4-7 fjerde ledd at tillatelsen gjelder fem år dersom det i tillatelsen ikke er fastsatt noe annet.

Overskriften til bestemmelsene lyder «unntak fra» henholdsvis melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet og plikt til å fremlegge varer for kontroll. Vi vil presisere at de aktuelle tillatelsene gitt i medhold av disse bestemmelsene ikke innebærer at pliktene ikke skal oppfylles, men at dette kan skje på andre måter enn hovedregelen tilsier. Videre at det kan gjøres unntak for hvilke opplysninger som skal gis, når opplysningene skal gis, leveringsmåten eller hvor og hvordan fremleggelsen skal skje.

13 Tillatelse for autorisert mottaker til å fjerne forseglinger

13.1 Problemstilling

Henvendelser fra næringslivet indikerer at det er behov for smidigere løsninger for fjerning av forseglinger på transportmidler, containere og forsendelser under transittering. Spørsmålet om fjerning av forseglinger har blitt særlig aktualisert i forbindelse med at de fleste av Tolletatens ekspedisjonssteder over tid har fått redusert åpningstid. Dette kan føre til at last må transporteres «unødvendig» og at det kan være ikke ubetydelige ventetider for å få fjernet forseglinger om transporten ankommer utenom åpningstid.

Konsekvensen av at kun Tolletaten kan fjerne forseglinger er særlig tydelig for jernbane. Her må for eksempel forseglede lasteenheter fra Alnabru i Oslo fraktes til nærmeste tollkontor i Oslo sentrum (Utstikker II). Store mengder last ankommer på tidspunkt som i mange tilfeller gjør det vanskelig med slik håndtering før neste dag. Praksisen fører til store forsinkelser for næringslivet i tillegg til unødvendig mye tungtransport inn til Oslo sentrum.

13.2 Gjeldende rett og praksis

13.2.1 Transitteringskonvensjonen

I Norge er det to transitteringsordninger som kan benyttes, og de reguleres av henholdsvis transitteringskonvensjonen og TIR-konvensjonen. Konvensjonene er gjort til norsk rett ved henholdsvis vareførselsforskriften § 4-3-1 og § 4-3-2.

Transittering etter transitteringskonvensjonen er mest brukt, og hovedregelen er at transportmidler, containere og kolli under transittering skal forsegles, jf. artikkel 11. Konvensjonen angir når forseglinger skal påsettes, krav og spesifikasjoner for hvordan forseglingene skal se ut, samt unntak fra kravet om forsegling.

Konvensjonen angir hvem som har myndighet til å fullføre en transitteringsprosedyre, men omtaler ikke hvem som skal eller kan fjerne forseglingene ved ankomst til bestemmelses-tollstedet. I Norge praktiseres reglene slik at det kun er Tolletaten som har myndighet til å fjerne forseglinger – også der transitteringen skal fullføres hos en autorisert mottaker.

Transittering etter TIR-konvensjonen er lite brukt i Norge, og vil ikke bli nærmere omtalt i dette høringsnotatet eller forslaget.

13.2.2 Transitteiring som tollprosedyre

Transitteiring er en egen tollprosedyre regulert i vareførselsloven § 4-3 med tilhørende bestemmelser i vareførselsforskriften §§ 4-3-1 følgende.

Transitteiring er tillatelse til å transportere varer fra avsender i ett land til mottaker i et annet land. Transporten kan passere flere land underveis.

Hovedregelen for fullføring av en transitteiring etter transitteiringskonvensjonen er at varene legges fram ved bestemmelsestollstedet. Dette kan være et grensetollsted eller et tollsted inne i tollområdet. Ifølge vedlegg I artikkel 48 nr. 1 skal transitteiringsprosedyren «fullføres» og «forpliktelsene til den hovedansvarlige for prosedyren skal være oppfylt når varene underlagt prosedyren og de påkrevde opplysningene er tilgjengelige ved bestemmelsestollstedet i samsvar med tollovgivningen». Videre følger det av artikkel 48 nr. 2 at «[t]ollmyndighetene skal avslutte den felles transitteiringsprosedyren når de på grunnlag av en sammenligning av tilgjengelige data ved avgangstollstedet og bestemmelsestollstedet, kan fastslå at prosedyren er blitt korrekt fullført».

Når transporten ankommer bestemmelsestollstedet, skal ankomsten registreres og bekreftelse skal sendes til avgangstollstedet. Bestemmelsestollstedet vurderer om kontroll skal gjennomføres, og sender deretter kontrollresultat tilbake til avgangstollstedet. Avvik oppdages gjerne ved lossing. Eventuelle avvik skal registreres i NCTS før transitteiringen fullføres. Bestemmelsestollstedet skal sende melding om kontrollresultat senest tre dager etter at varene er lagt fram på bestemmelsestollstedet. Når ankomstbekreftelse og kontrollresultat er sendt, avsluttes transitteiringen av tollmyndighetene i avganglandet.

13.2.3 Fullføring hos autorisert mottaker

Etter transitteiringskonvensjonen kan en transitteiring også fullføres hos en autorisert mottaker. Tollmyndighetene kan etter søknad gi autorisasjon som autorisert mottaker, jf. konvensjonsvedlegg I artikkel 55 nr. 1 bokstav d. I tillegg til at vilkårene i vareførselsforskriften § 2-4-7 må være oppfylt, må den som skal godkjennes som autorisert mottaker ha tillatelse til å opprette og drive tollager og ha generell lossetillatelse, jf. § 4-3-1 annet ledd.

Status som autorisert mottaker gir «rett til å motta varer (...) ved et autorisert sted for [å] fullføre prosedyren» i samsvar med artikkel 48 nr. 1, jf. konvensjonsvedlegg I artikkel 55 nr. 1 bokstav d. Dette gjelder uten at varene legges fram ved bestemmelsestollstedet

Når en autorisert mottaker får varer til tollageret sitt, skal det sendes en elektronisk ankomstmelding til bestemmelsestollstedet om at varene har ankommet. Den skal informere bestemmelsestollstedet om eventuelle uregelmessigheter som har oppstått underveis. Autorisert mottaker får deretter en automatisk lossetillatelse fra tollmyndighetene. Eventuelle avvik som oppdages ved lossing skal meldes inn i NCTS. Det er en særskilt registrering av om forsegling er i intakt.

Etter gjeldende regelverk og praksis har en autorisert mottaker tillatelse til å fullføre transitteiringen, men ikke tillatelse til å fjerne forseglingen som er satt på transportmiddelet, containeren eller forsendelsen. Dette innebærer at føreren av et transportmiddel må henvende seg til tollmyndighetene for å få fjernet forseglingen, før transitteiring kan fullføres hos den autoriserte mottakeren.

13.2.4 Tollforseglinger

Ifølge transitteringskonvensjonen artikkel 11 nr. 1 skal identifisering av varer som hovedregel sikres ved forsegling. I noen tilfeller kan avgangstollstedet unnlate forsegling dersom «varebeskrivelsen i deklarasjonsdataene eller i tilleggsk dokumentene gjør varene lett identifiserbare», jf. artikkel 11 nr. 4. Dette gjør det mulig å transittere varer uten å forsegle dem dersom varebeskrivelsen er nøyaktig nok til at det er enkelt å identifisere varene, og at den «oppgir varenes mengde, art og spesielle egenskaper», jf. konvensjonsvedlegg I artikkel 39 nr. 1. I tillegg gjelder enkelte unntak fra tollforsegling for frakt med luftfartøy og tog etter artikkel 39 nr. 2. Avgangstollstedet skal da påføre «fritak» i rubrikk D på transitteringsdeklarasjonen.

Transitteringskonvensjonen regulerer kun forseglinger som har bestemte krav knyttet til seg.

En transportør kan om ønskelig sette på såkalte firmaforseglinger. Transitteringskonvensjonen regulerer imidlertid ikke slike forseglinger og de skal derfor ikke registreres i transitteringsdeklarasjonen. Dersom det settes på en firmaforsegling, og dette likevel registreres i transitteringsdeklarasjonen, vil det fremstå som en tollforsegling som etter dagens praksis bare kan fjernes av tollmyndighetene.

Dersom kontrollformål tilsier det kan tollmyndighetene beslutte at det skal brukes tollsegl eller tollvakt på transportmidler, containere mv. for å sikre at ingen får adgang til varene mens de er under transport, jf. vareførselsloven § 8-1 annet ledd bokstav d.

Etter vareførselsforskriften § 2-6-1 tredje ledd kan et transportmiddel som avbryter lossing låses eller forsegles av tollmyndighetene. I disse tilfellene skal fører av transportmiddelet, henvende seg til tollmyndighetene for fjerning av forseglingen.

13.2.5 Fjerning av forseglinger

Konvensjonen angir hvem som har myndighet til å fullføre en transitteringsprosedyre, men omtaler ikke hvem som skal eller kan fjerne forseglingene ved ankomst til bestemmelsestollstedet. I Norge praktiseres reglene slik at det kun er Tolletaten som har myndighet til å fjerne forseglinger – også der transitteringen skal fullføres hos en autorisert mottaker.

Det er opp til nasjonale myndigheter og nasjonalt regelverk å beslutte hvem som skal fjerne forseglingene. I Norge er fortolkningen at det kun er tollmyndighetene som kan fjerne forseglingene. Dette gjelder også der transitteringen skal fullføres hos autorisert mottaker. Dette innebærer at fører av et transportmiddel under transittering må henvende seg til tollmyndighetene for å få fjernet forseglingen, før transitteringen kan fullføres hos den autoriserte mottakeren.

Flere land som er avtaleparter til transitteringskonvensjonen, har gitt autoriserte mottakere tillatelse til å fjerne forseglinger. Dette gjelder for eksempel Danmark og Sverige, hvor det etter at det er sendt inn en ankomstmelding i NCTS er lagt inn en frist på for eksempel 30 minutter hvor tollmyndighetene i denne perioden skal beslutte om de vil foreta kontroll eller ikke. Hvis det besluttes at det skal foretas kontroll, får autorisert mottaker ikke lossetillatelse og har dermed ikke tillatelse til å fjerne forseglingen.

Utover bestemmelsen i vareførselsforskriften § 2-6-1 tredje ledd er det ikke gitt eksplisitte regler i verken lov eller forskrift om hvem som har myndighet til å fjerne forseglinger som er satt på i samsvar med internasjonal eller nasjonal rett. Det følger implisitt av vareførsels-

lovens bestemmelser om kontroll og straff at forseglinger (tollsegl) som er satt på av rene kontrollformål kun kan fjernes av tollmyndighetene.

Vareførselsloven § 12-6 har en egen straffebestemmelse for rettsstridig brudd på lås eller segl. Etter bestemmelsens første ledd bokstav a til c straffes den som «rettsstridig» bryter tollmyndighetenes lås eller segl, lås eller segl påsatt eller godkjent av utenlandsk tollmyndighet som Norge etter en konvensjon er forpliktet til å godta, eller en annen stats tollsegl som er benyttet etter vareførselsloven § 9-6.

Slik dagens regelverk forstås og praktiseres, er det kun tollmyndighetene som har myndighet til å fjerne en tollforsegling i Norge. Det vil si at enhver fjerning av tollforseglinger av andre enn tollmyndighetene vil være rettsstridig og kan straffes etter vareførselsloven § 12-6.

13.3 Tolletatens vurdering og forslag

Det er behov for smidigere løsninger for å fjerne forseglinger som er satt på transportmidler, containere og forsendelser under transittering. Spørsmålet om fjerning av forseglinger har blitt særlig aktualisert i forbindelse med at de fleste av Tolletatens ekspedisjonssteder har fått redusert åpningstid.

Dagens praksis, som innebærer at det er kun tollmyndighetene som kan fjerne forseglinger, er begrunnet i hensynet til Tolletatens kontrollmuligheter. Ved at transportmiddelet må innom et tollsted for fjerning av forseglingen, får Tolletaten mulighet til å beslutte om det skal foretas kontroll eller ikke.

Direktekjøringsordningen har vanskeliggjort muligheten for Tolletaten til å delegere myndigheten til å fjerne forseglinger til andre aktører. Direktekjøringsordningen har medført at transportmidler sjeldent ankommer autorisert mottakers tollager. Varene blir i de fleste tilfeller direktekjørt og losset hos varemottaker som kan være langt unna autorisert mottakers tollager. Utfordringen her knytter seg til hvor varene befinner seg ved eventuell kontroll. Varene kan være godsregistrert på autorisert mottakers tollager, som vil fullføre transitteringen i NCTS, mens varene kan være klare for lossing hos varemottaker et helt annet sted.

Den 1. april 2025 avvikles direktekjøringsordningen, og fra denne datoen må varene deklarerer for overgang til fri disponering før de kan transporteres videre til varemottaker. Hovedregelen om at all informasjon skal leveres før eller senest ved grensepassering vil gjøre Tolletaten i stand til å foreta nødvendig risikovurdering og eventuell fysisk kontroll av varene basert på opplysninger som foreligger før eller ved grensepasseringen. De kontrollhensyn som tidligere har vært avgjørende for at fjerning av forseglinger bør ligge hos Tolletaten er dermed ikke like tungtveiende.

Å gi autoriserte mottakere tillatelse til å fjerne forseglinger vil være tids- og kostnadsbesparende for både næringslivet og Tolletaten. Dette vil være i tråd med formålet om en mer effektiv vareflyt hvor man unngår unødvendige stopp, uten at det går på bekostning av Tolletatens kontrollmuligheter.

Endring av dagens praksis krever etter Tolletatens vurdering en endring av vareførselsforskriften. Det bør presiseres at autoriserte mottakere har tillatelse til å fjerne forseglinger som er satt på i henhold til transitteringskonvensjonen.

Det stilles strenge krav og vilkår for status som autorisert mottaker. Eventuelle brudd på vilkårene vil kunne medføre at tillatelsen endres eller trekkes tilbake. Med de krav som ligger til grunn for status som autorisert mottaker, bør tillatelse til å fjerne forseglinger etter transitteringskonvensjonen gjelde alle autoriserte mottakere uten en forutgående særskilt søknadsprosess.

På bakgrunn av dette foreslår Tolletaten et nytt fjerde ledd i vareførselsforskriften § 4-3-1 hvor det forskriftsfestes at autoriserte mottakere har tillatelse til å fjerne forseglinger som er satt på transportmiddel, containere eller kolli i henhold til transitteringskonvensjonen.

14 Administrative og økonomiske konsekvenser

14.1 Innledning

Innføring av Digitoll, avvikling av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt har økonomisk og administrativ påvirkning på Tolletaten og næringslivet.

Administrative og økonomiske konsekvenser er omtalt i de foregående høringsnotatene. I høring 2 datert 30. mai 2023 beskrev Tolletaten konsekvenser av innføring av digital melde- og opplysningsplikt og utfasing av direktekjøringsordningen. For *næringslivet* vil endringene over tid medføre betydelige gevinster i form av redusert tid ved ankomst til grensen. Det ble videre påpekt at digitalisering av vareførselsprosessene vil medføre ulike kostnader som investeringskostnader knyttet til systemendringer, herunder testing, opplæring og implementering og kostnader knyttet til omorganisering av arbeidsprosesser. Det ble også vist til at endring i rutiner og et behov for koordinering mellom aktører er et antatt vesentlig kostnadselement.

Det ble vist til at mange aktører uttaler at utfasing av direktekjøringsordningen vil medføre behov for økning eller utskifting av bemanning og endring i arbeidstid. I tillegg ble det vist til at én konsekvens kan bli mangel på tollfaglig kompetanse. Begge disse forholdene vil kunne øke næringslivets kostnader i betydelig grad.

I en overgangsperiode vil det måtte legges til rette for parallelle ordninger med både manuell og digital håndtering og behandling av informasjon. Dette vil også ha kostnadsvirkning på systemsiden.

Varige kostnader er knyttet til oppdateringer av system og eventuelle økte kostnader som følge av endring i arbeidstid, skiftordninger, utskifting av kompetanse med mere.

Det ble for øvrig pekt på at endringene på sikt vil medføre bedre rutiner gjennom en mer effektiv og raskere informasjonshåndtering. Når vareflyten i hovedsak kan ordnes gjennom et digitalt løp mente Tolletaten dette gir besparelser både for aktørene og for Tolletaten. Når endringen er implementert vil grensepassering skje smidigere og raskere enn i dag.

For *Tolletaten* er det systemutvikling og innføring som utgjør den største delen av kostnadene. Dette er finansiert gjennom Treff-satsningen (2019–2025). Det ble i forrige høringsrunde vist til at innhenting av digital – og noe utvidet – informasjon om vareførselen, samt behandling av informasjonen før grensepassering, vil kunne gi Tolletaten betydelige

effekter på evnen til å målrette kontrollvirksomheten, også med tanke på fysisk tilstedeværelse.

Ny systemstøtte og nye digitale prosesser innebærer endring av Tolletatens arbeidsform og -oppgaver, og det vil kreve betydelig opplæring av medarbeidere og investering i ny kompetanse.

Hovedformålet med endringene er *digitalt* mottak og behandling av informasjon om alle transporter og forsendelser *før* grensepassering. Hensikten er å automatisere og effektivisere grensepasseringen både for Tolletaten og næringslivet. For Tolletaten legger dette grunnlag for en mer målrettet kontroll.

Digitalisert informasjonsfangst og -behandling før grensepassering og utrulling av digitale grensepasseringsløsninger vil på sikt kunne gi Tolletaten økt fleksibilitet for tilstedeværelse. Heldigitale grenseoverganger kan på sikt medføre muligheter for endring av åpningstider for enkelte grensepasseringssteder. Digital tilstedeværelse vil ikke i samme utstrekning forutsette at Tolletaten er til stede på grensepasseringsstedet for å foreta manuell ekspedering av transportmidler og forsendelser. Dette vil på sikt gi grunnlag for å vurdere om transporter kan passere på ubetjente grenseoverganger.

14.2 Innspill fra høringsinstansene

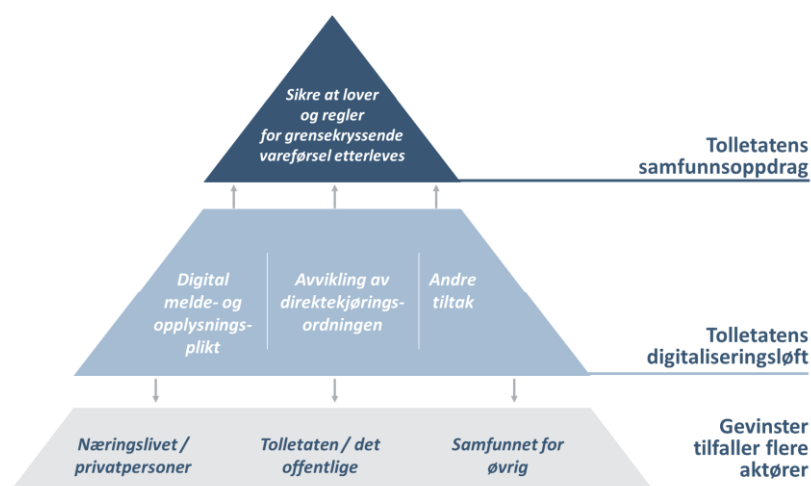
Tolletaten har mottatt enkelte uttalelser fra næringslivet hvor det etterlyses samfunnsøkonomiske analyser av digitaliseringsreformen, eksempelvis:

Harald Halvorsen Spedisjon skriver «*Vi følger Tolletatens betraktninger om de økonomiske og administrative konsekvensene for næringslivet som er beskrevet i høringsnotatet. Vi savner imidlertid en grundigere analyse som viser de samfunnsmessige konsekvensene og kostnadmessige implikasjonene ved utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av krav til digital melde- og opplysningsplikt.*»

DSV skriver at «*Det savnes en analyse av de samfunnsøkonomiske og miljømessige konsekvensene av denne endringen. Det er ubestridelig at denne implementeringen vil påføre næringslivet enorme kostnader. Endringer i arbeidstider til 24/7 vil innebære betydelige utgifter for vår sektor. Dette vil spesielt gjelde i helgene og kveldene.*»

14.3 Samfunnsøkonomiske analyser

På oppdrag fra Tolletaten har Menon Economics gjennomført flere analyser av de samfunnsøkonomiske virkningene av Tolletatens digitaliseringsløft, som i tillegg til implementering av ICS2 i hovedsak består av to hovedgrep: Innføring av digital melde- og opplysningsplikt og avvikling av direktekjøringsordningen.



Figur 2 Sammenheng mellom samfunnsoppdrag, tiltak og gevinster

Menon Economics har de to siste månedene bistått etaten med å gjennomføre en forenklet samfunnsøkonomisk analyse av *avviklingen av direktekjøringsordningen*. Resultatene fra analysen er også sammenstilt med resultatene fra tidligere samfunnsøkonomisk analyse for Treff-satsingen for å få en samlet vurdering av virkningene av innføringen av digital melde og opplysningsplikt, utfasing av direktekjøringsordningen og ICS2.

Ifølge Menons rapport forventes endringene å medføre betydelige samfunnsøkonomiske *gevinster* i form av blant annet tidsbesparelser, styrket personvern, rettssikkerhet og likebehandling, bedre konkurransevilkår for lovlidige aktører, styrket samfunnssikkerhet og bedre ivaretagelse av liv, helse og miljø, samt økt etterlevelse av vareførsels- og avgiftsregelverket.

Disse gevinstene vil tilfalle samfunnet, næringslivet og Tolletaten, samt støtte opp under samfunnsoppdraget til offentlige myndigheter som Tolletaten forvalter regelverk på vegne av.

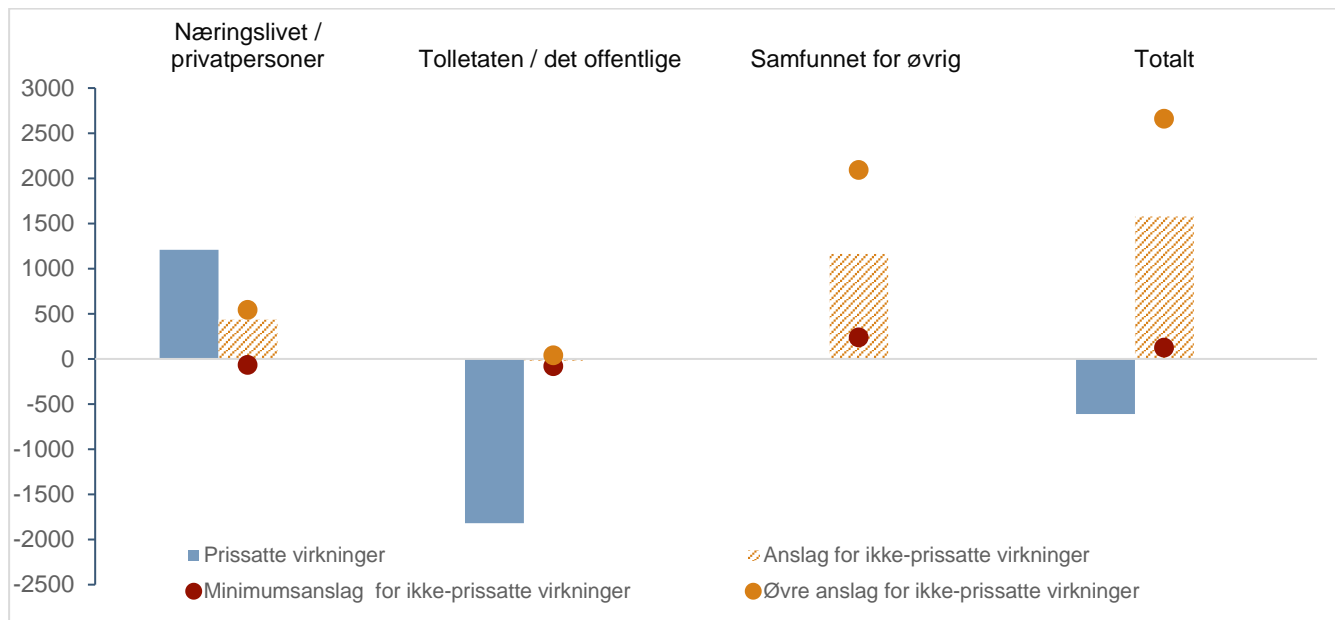
Endringene forventes å medføre økte *kostnader* i form av investerings- og driftskostnader for Tolletaten. I tillegg forventes kostnader for deler av næringslivet som følge av avviklingen av direktekjøringsordningen.

Ved avvikling av ordningen vil deler av næringslivet måtte gjennomføre en omstilling som medfører kostnader, mens andre deler av næringslivet i liten grad vil påføres omstillingskostnader. Omstillingen handler i stor grad om bemanningsendringer. Analysene er gjennomført på ulike tidspunkt.

Virkinger av digital melde- og opplysningsplikt og andre digitaliseringstiltak er vurdert i analyser gjennomført i perioden mellom 2017 og 2021, mens virkningene som følger av avvikling av direktekjøringsordningen er analysert i 2023. I forbindelse med en høring 1 (høsten 2022) og høring 2 (våren 2023) har særlig spørsmål om virkningene av avvikling av direktekjøringsordningen blitt løftet fram fra høringsinstansene, men også spørsmål om virkningene av digitaliseringsløftet i stort.

Menons konklusjon er at tiltakene som gjennomføres samlet sett vurderes som samfunnsøkonomisk lønnsomme når vi ser på både de prissatte og ikke-prissatte virkningene. Flere av virkningene er det ikke grunnlag for å prissette og de vurderes derfor på en kvalitativ skala.

Disse omtales som ikke-prissatte virkninger. I figuren under oppsummeres gevinster og kostnader, både prissatte og ikke-prissatte, for hver aktørgruppe. For de ikke-prissatte virkninger, se skraverte stolper i figuren under, er det gjennomført eksempelberegninger for å gi et bedre bilde på størrelsesordenen på virkningen. Usikkerheten er likevel stor, og det er derfor illustrert med et øvre og nedre anslag på størrelsen. Figuren viser at det samlet sett (totalt) er sannsynlig at tiltakene er samfunnsøkonomiske lønnsomme ved at netto ikke-prissatt gevinst overstiger netto prissatte kostnadene i blått.



Figur 2 Oppsummering av prissatte og ikke-prissatte virkninger relativt til nullalternativet fordelt per aktør. Prissatte virkninger er i nåverdi MNOK 2023 over en analyseperiode på 10 år. Kilde: Menon Economics og Tolletaten (ulike analyser gjennomført i perioden 2019-2023).

De største prissatte virkningene, både gevinster og kostnader, treffer **næringslivet** (og privatpersoner). Analysen viser at endringene vil gi en positiv prissatt virkning når man ser næringslivet isolert. Dette inkluderer:

- Tidsbesparelser ved grensepassering
- Økte bemanningskostnader
- Omstillingskostnader i form av IT- og opplæringskostnader

For de ikke-prissatte virkningen for **næringslivet** (og privatpersoner) gjelder følgende:

- Andre omstillingskostnader (*liten negativ virkning*)
- Tidsbesparelser ved færre stopp av lovlydige passeringer (*liten positiv virkning*)
- Styrking av personvern, rettssikkerhet og likebehandling (*liten positiv virkning*)
- Økt produktivitet (blant annet grunnet bedre konkurransevilkår for lovlydige aktører (*middels positiv virkning*))

For **Tolletaten og det offentlige** er det følgende prissatte gevinster og kostnader:

- Investeringskostnader, driftskostnader og skattefinansieringskostnad
- Tidsbesparelser i Tolletaten

Følgende ikke-prissatte virkninger gjelder for **Tolletaten og det offentlige**:

- Bedre samhandling og kommunikasjon med andre offentlige aktører (*liten positiv virkning*)
- Økt ressursbruk for regelverkseiere (og Tolletaten) (*liten negativ virkning*)

For **samfunnet for øvrig** er det kun ikke-prissatte gevinster:

- Styrket samfunnssikkerhet og bedre ivaretagelse av liv, helse og miljø (*middels positiv virkning*)
- Økt opplevd trygghet, samt betalingsvilje for å sikre økt etterlevelse av toll- og avgiftsregelverk og overholdelse av internasjonale forpliktelser (*middels positiv virkning*)
- Økt statlig proveny og reduserte skattefinansieringskostnader (*svært liten positiv virkning*)

Menons rapport er tilgjengelig på Tolletatens nettsider.

15 Merknader til endringer i vareførselsforskriften

Til § 2-2-4

Det foreslås å endre § 2-2-4 slik at fører av tog som bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4, ved ankomst til tollområdet skal sørge for at toget går direkte til bestemmelsessted fastsatt av tollmyndighetene. Dette medfører at melde- og opplysningsplikten for tog inntre før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted, jf. vareførselsforskriften § 2-2-4.

Bestemmelsesstedene fastsettes etter dialog med aktørene på jernbane.

For fører av passasjertog gjelder fortsatt at det skal sørges for at toget går direkte til sted hvor kontroll skal finne sted eller tollmyndighetene skal komme om bord. Dette presiseres i bestemmelsen.

Til § 2-3-3 annet, tredje, fjerde og femte ledd

Det foreslås å endre § 2-3-3 annet ledd slik at melde- og opplysningsplikten for tog inntre «før eller senest ved ankomst» til bestemmelsessted, dersom varer skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4. Med bestemmelsessted menes sted for ankomst som fastsatt av tollmyndighetene i medhold av § 2-2-4.

Det presiseres i tredje ledd at fører som ankommer lufthavn uten internasjonal status skal gi melding på forhånd. Dersom tillatelse gis og luftfartøyet medbringer varer som skal fremlegges etter § 2-4, skal melding om ankomst inngis digitalt.

Av fjerde ledd følger at luftfartøy som ankommer lufthavn med internasjonal status skal melde fra om ankomsten før eller senest ved landing. Melding skal avgis elektronisk etter § 2-3-6 når det medbringes varer som skal fremlegges etter § 2-4.

Det foreslås å endre § 2-3-3 femte ledd slik at melding om ankomst ved «fast ruteplan» eller ved melding om den enkelte ankomst på forhånd, bare er mulig for luftfartøy som ikke medbringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4.

Til § 2-3-6 nytt tredje og fjerde ledd

Bestemmelsen regulerer leveringsmåte for melding om ankomst.

Etter tredje ledd skal fører ikke sende inn melde- og opplysningsdata i de tilfeller alle varene på transportmiddelet kun skal transitteres gjennom tollområdet. Samtlige varer på transportmiddelet må være underlagt transittering.

Etter fjerde ledd skal fører ikke sende inn melde- og opplysningsdata der varene er underlagt transitteringer som både startes opp og fullføres i tollområdet. Samtlige varer på transportmiddelet må være underlagt transittering.

Om det på transportmiddelet befinner seg varer underlagt en annen prosedyre gjelder melde- og opplysningsplikten fullt ut.

Til ny § 2-3-7

Bestemmelsen er ny og gir tollmyndighetene adgang til i særlige tilfeller etter søknad, å gi generell tillatelse til lettelse i plikten til å melde fra til tollmyndighetene om ankomst til bestemmelsessted i tollområdet, herunder hvilke opplysninger som skal gis, når opplysningene skal gis og leveringsmåten.

En tillatelse gitt i medhold av denne bestemmelsen vil for eksempel kunne være aktuelt for postsendinger med postsekker som inneholder registrert og uregistrert post, der innholdet ikke er kjent ved ankomst til tollområdet, men først etter sortering på sorteringsanlegg.

For å få slik tillatelse må vilkårene i § 2-4-7 annet til fjerde ledd være oppfylt og tollmyndighetene kan trekke tilbake tillatelsen etter § 2-4-8.

Til ny § 2-3-8

Bestemmelsen gir Tolletaten hjemmel til at registrering av faktisk ankomst kan skje gjennom automatiserte systemer. Det kan være systemer som Tolletaten eier, eller det kan være tredjepartssystemer som eies av andre, for eksempel Bane NOR, SSNN eller Avinor. Formålet med bestemmelsen er å gi Tolletaten hjemmel til å legge et ankomsttidspunkt til grunn basert på at et transportmiddel er ankommet til et bestemt sted. For eksempel vil tidspunktet et fly er registrert ankommet i Avinors systemer kunne registreres som ankomsttidspunkt i Tolletatens systemer. Selv om det brukes begrepet automatiserte systemer, kan det også omfatte systemer med delvis manuelle prosesser som for eksempel registrering i en selvbetjeningskiosk. Hjemmelen skal også kunne omfatte helautomatiserte systemer som benytter for eksempel skiltgjenkjenning eller sensorteknologi og at ankomsttidspunkter som er registrert i tredjepartssystemer legges til grunn som ankomsttidspunkt i Tolletatens systemer. For den registrerte transporten innebærer det at man automatisk har meldt ankomst til Tolletaten gjennom registreringen. Bestemmelsen er teknologinøytral for å kunne passe til ulike typer teknologi på bestemmelsessteder for alle transportformer.

Til ny § 2-4-10

Bestemmelsen gir Tolletaten hjemmel til å benytte automatiserte systemer som registrerer faktisk ankomst som en melding om at varene er fremlagt. Ordlyden er teknologinøytral for å kunne passe til ulike typer teknologi på bestemmelsessteder for alle transportformer. Bestemmelsen tilsvare forslaget til § 2-3-8 om registrering av ankomst.

Til ny § 2-4-11

Bestemmelsen gir tollmyndighetene adgang til i særlige tilfeller etter søknad, å gi generell tillatelse til lettelse i plikten til å fremlegge varer for kontroll, herunder om hvor og hvordan fremleggelsen skal skje.

En tillatelse gitt i medhold av denne bestemmelsen vil for eksempel kunne være aktuell for postsendinger med postsekker som inneholder registret og uregistrert post, der innholdet ikke er kjent før etter sortering på sorteringsanlegg. Det vil også kunne være aktuelt for vareførselsendelser som må flyttes fra flyplass til anlegg for sortering, fremleggelse og kontroll. Felles for disse særlige tilfellene er blant annet at det er umulig eller forholdsmessig vanskelig å oppfylle lovens hovedregel. Videre at det finnes betryggende måter å realisere Tolletatens kontrollbehov etter ankomst til tollområdet, i form av sorteringsanlegg.

For å få slik tillatelse må vilkår i § 2-4-7 annet til fjerde ledd være oppfylt og tollmyndighetene kan trekke tilbake tillatelsen etter § 2-4-8.

Til ny § 3-1-3

Bestemmelsen er ny og regulerer unntaksløsninger som skal hindre stopp i vareførselen på grensen ved mangelfulle opplysninger i deklarasjon. Tross mangelfulle opplysninger kan tollmyndighetene etter en konkret vurdering i det aktuelle tilfellet gi tillatelse til innpassering. Tollbehandlingen skal fullføres så snart vilkårene for aktuell tollprosedyre kan oppfylles.

Til § 4-3-1 første ledd

Det gjøres en endring i henvisningen i § 4-3-1 første ledd for å sikre korrekt henvisning til nytt vedlegg IIIa i transitteringskonvensjonen.

Til § 4-3-1 fjerde ledd

Bestemmelsen er ny. Autorisert mottaker gis tillatelse til å fjerne forseglinger som er satt på transportmiddel, containere mv i henhold til transitteringskonvensjonen. Bestemmelsen gir ikke hjemmel til å fjerne andre typer forseglinger som er satt på i henhold til lov eller forskrift. Dette gjelder for eksempel forseglinger som er satt på av tollmyndighetene av kontrollformål. Det foreslås at bestemmelsen trer i kraft før direktekjøringsordningen avvikles. Det presiseres derfor at dersom varene skal fraktes til varemottaker må fører av transportmiddelet først kjøre til autorisert mottaker for å fjerne forseglingen. Autorisert mottaker kan ikke delegere myndighet til å fjerne forseglinger til fører.

Til § 4-4-1 nytt tredje ledd

Bestemmelsen angir hvilke data som kreves i deklarasjon for innlegg på midlertidig tollager (tollager E). Informasjonskravene er de samme som for alminnelig tollager (tollager A) med to unntak. Det er ikke anledning til å benytte midlertidig tollager for restriksjonsbelagte varer, og krav til «tillatelse» som angitt i § 4-4-1 første ledd bokstav q er dermed ikke aktuelt. Dermed er det ikke krav til ordinært varenummer ved bruk av midlertidig lager. Det skal i stedet angis et samlevarenummer (åtte siffer).

Til § 4-4-6 første ledd

Bestemmelsen angir at det for tollager E settes en tidsbegrensning på seks dager før varene må deklarerer for ny tollprosedyre.

Til § 4-4-8 tredje ledd

Bestemmelsen innebærer nye rutiner for melding av avvik ved innlegg på fysisk tollager. Hvis det oppdages uoverensstemmelse mellom ankommet vare og levert deklarasjon for prosedyren tollager, skal tollagerholderen levere endringsmelding. Bestemmelsen erstatter gjeldende bestemmelse om at det ved avvik mot fraktdokumenter skal leveres merknadsjournal innen tredje virkedag etter lossing. Det følger av vareførselsloven § 7-2,

jf. vareførselsforskriften § 7-2-1 at endringsmelding (deklarasjon) skal leveres i TVINN når tollagerholder er regnskapspliktig. Endringsmelding kan leveres inntil tre år etter at deklarasjonen ble levert, jf. vareførselsloven § 7-2 annet ledd.

Til ny § 4-4-15

Bestemmelsen er ny.

(1) Ordningen med midlertidig tollager etableres under prosedyren tollager etter vareførselsloven § 4-4 og betegnes tollager E. Formålet med ordningen er å muliggjøre at varer kan passere grensen med krav til færre opplysninger enn for de andre typene tollager. Første ledd angir hvilke varer som kan lagres på midlertidig lager. Det er ikke tillatt å benytte ordningen for restriksjonsbelagte varer.

(2) Alle varer deklart på samme deklarasjon for midlertidig tollager, må deklarerer for ny prosedyre samlet.

(3) Varer som skal lagres midlertidig skal losses fra transportmiddelet og lagres i tollagerholders godkjente lokale eller på sted som er godkjent av tollmyndighetene (sted på havn mv.). Midlertidige tollagre kan etableres i lokaler som allerede har bevilling for alminnelig tollager (tollager A), men det er krav til fysisk adskillelse av varer som lagres på henholdsvis tollager A og tollager E. Tolletaten kan i tollagerholders bevilling gi anledning til å lagre varer på midlertidig lager i transportmiddel, container eller lignende i umiddelbar nærhet til lageret.

(4) Angir mulighet for reparasjon av emballasje. Bestemmelsen tilsvarer for en stor del lignende bestemmelse som for tollager A, jf. § 4-4-9 tredje ledd.

(5) Dersom et tollager A også benyttes til oppbevaring av varer på midlertidig tollager skal disse holdes adskilt.

16 Forslag til endring i vareførselsforskriften

I

I forskrift 27. oktober 2022 nr. 1901 om inn- og utførsel av varer (vareførselsforskriften) gjøres følgende endringer (endringer i kursiv):

§ 2-2-4 skal lyde:

Fører av *passasjertog* skal sørge for at toget går direkte til sted hvor kontroll skal finne sted eller tollmyndighetene skal komme om bord. *Fører av tog som bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4 skal ved ankomst til tollområdet sørge for at toget går direkte til bestemmelsessted fastsatt av tollmyndighetene.*

§ 2-3-3 annet, tredje, fjerde og femte ledd skal lyde:

(2) Fører av tog som ankommer sted i tollområdet, plikter å melde fra til tollmyndighetene om ankomsten *før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted i tollområdet*, dersom transportmiddelet bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4.

(3) Fører av luftfartøy som er gitt tillatelse til å gå til lufthavn uten internasjonal status skal melde fra til tollmyndighetene om ankomst på forhånd. *Dersom luftfartøyet bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4, skal melding om ankomst leveres elektronisk etter bestemmelsene i § 2-3-6 før eller senest ved landing.*

(4) Fører av luftfartøy som ankommer lufthavn med internasjonal status skal melde fra til tollmyndighetene om ankomst *før eller senest ved landing*. *Dersom luftfartøyet bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4, skal melding om ankomst leveres elektronisk etter bestemmelsene i § 2-3-6.*

(5) *Dersom luftfartøyet ikke medbringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4, kan melding om ankomst skje ved en fast ruteplan eller ved melding om den enkelte ankomst på forhånd. Dersom luftfartøyet ankommer til annet tidspunkt eller til annet sted enn oppgitt i meldingen, skal føreren melde fra til tollmyndighetene om dette så snart opplysningene er kjent.*

§ 2-3-6 nytt tredje og fjerde ledd skal lyde:

(3) *Dersom samtlige varer på transportmiddelet skal transitteres gjennom tollområdet gjelder ikke kravet om elektronisk melding etter første ledd.*

(4) *Dersom samtlige varer på transportmiddelet er underlagt en transittering som både startes opp og fullføres i tollområdet gjelder ikke kravet om elektronisk melding etter første ledd.*

Ny § 2-3-7 med overskrift skal lyde:

§ 2-3-7 Unntak fra melde- og opplysningsplikt ved ankomst til tollområdet

(1) Tollmyndighetene kan i særlige tilfeller etter søknad gi generell tillatelse til lettelse i melde- og opplysningsplikten ved ankomst til tollområdet, herunder hvilke opplysninger som skal gis, når opplysningene skal gis og leveringsmåten.

(2) § 2-4-7 annet til fjerde ledd og § 2-4-8 gjelder tilsvarende.

Ny § 2-3-8 med overskrift skal lyde:

§ 2-3-8 Registrering av ankomst ved bruk av automatisk system

Tollmyndighetene kan benytte automatisk system på bestemmelsesstedet for å registrere faktisk ankomst.

Ny § 2-4-10 med overskrift skal lyde

§ 2-4-10 Fremleggelse ved bruk av automatisk system

Tolletaten kan anse en vare som fremlagt når transportmiddelet er registrert som ankommet i et automatisk system.

Ny § 2-4-11 med overskrift skal lyde:

§ 2-4-11 Unntak fra plikt til å fremlegge varer for kontroll

(1) Tollmyndighetene kan i særlige tilfeller etter søknad gi generell tillatelse til lettelse i plikten til å fremlegge varer for kontroll, herunder om hvor og hvordan fremleggelsen skal skje.

(2) § 2-4-7 annet til fjerde ledd og § 2-4-8 gjelder tilsvarende.

Ny § 3-1-3 med overskrift skal lyde:

§ 3-1-3 Unntak fra kravet til umiddelbar tollbehandling for å sikre flyt i vareførselen

Dersom behovet for å sikre flyt i vareførselen tilsier det, kan tollmyndighetene på nærmere vilkår beordre flytting av transportmiddel til egnet sted i påvente av fullføring av tollbehandling.

§ 4-3-1 første ledd skal lyde:

(1) Transitteringskonvensjonen med vedlegg I til IIIa gjelder som forskrift med de reservasjoner som er tatt med hjemmel i konvensjonen.

§ 4-3-1 nytt fjerde ledd skal lyde:

(4) Autorisert mottaker har tillatelse til å fjerne forseglinger som er festet på transportmidler, containere eller kolli i henhold til transitteringskonvensjonen.

§ 4-4-1 nytt tredje ledd skal lyde:

(3) For varer som lagres på tollager E, skal deklarasjonen inneholde opplysninger om

- a. tollprosedyre*
- b. avsender*
- c. antall varelinjer*
- d. antall kolli*
- e. deklarasjonspliktig*
- f. tollrepresentant*
- g. avsenderland*
- h. container*
- i. lagringssted*
- j. varebeskrivelse*
- k. varelinjenummer*
- l. samlewarenummer*
- m. opprinnelsesland*
- n. bruttovekt*
- o. prosedyrekode*
- p. mengde i annen enhet*
- q. godsnummer*

§ 4-4-1 gjeldende tredje ledd blir nytt fjerde ledd

§ 4-4-6 første ledd skal lyde:

(1) Vare på tollager A, B, C og D kan lagres uten tidsbegrensning. Tollmyndighetene kan i særlige tilfeller begrense lagringstiden. Vare på midlertidig tollager (tollager E) kan lagres i inntil seks dager etter aksept av deklarasjonen. Tollagerholderen skal straks melde fra til tollmyndighetene om vare som har oversittet lagringsfristen.

§ 4-4-8 tredje ledd skal lyde:

(3) Dersom det er uoverensstemmelse mellom ankommet vare og deklarasjon for prosedyren tollager, skal tollagerholderen levere endringsmelding etter § 7-2-1.

Ny § 4-4-15 med overskrift skal lyde:

§ 4-4-15 Midlertidig tollager (tollager E)

(1) På midlertidig tollager kan det lagres varer som ikke er gått over til fri disponering. Norske varer, varer som har vært underlagt andre tollprosedyrer enn transittering eller varer med krav til tillatelse fra andre myndigheter kan ikke lagres på midlertidig tollager.

(2) Alle varer som er omfattet av en deklarasjon for midlertidig tollager må deklarerer for en ny tollprosedyre samlet.

(3) Tollmyndighetene kan gi tollagerholder generell tillatelse til å lagre varer i transportmiddel, container eller lignende på godkjent plass i umiddelbar nærhet til lageret.

(4) Den deklarasjonspliktige kan tillates å reparere skadet emballasje eller foreta annen behandling som er nødvendig for å bevare varene. Ompakking eller annen behandling er ikke tillatt uten at tollmyndighetene på forhånd har gitt tillatelse.

(5) Varer på midlertidig tollager skal holdes adskilt fra øvrige varer på tollageret.

II

Endringene i §§ 2-3-7, 2-3-8, 2-4-10, 2-4-11, 3-1-3, 4-3-1, 4-4-1, 4-4-6 og 4-4-15 trer i kraft straks. Endringene i §§ 2-2-4, 2-3-3, 2-3-6 og 4-4-8 trer i kraft 1.4.2025.