



**TOLLETATEN**

# Høringsnotat

Forslag om utfasing av dagens direktekjøringsordning  
Forslag om innføring av digital melde- og opplysningsplikt  
Del 2

Oslo, 30. mai 2023

Høringsfrist: 30. august 2023

## **Innholdsfortegnelse**

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrunn for høringen.....	3
1.2	Oppfølging av innspill og veien videre.....	3
<b>2</b>	<b>Om avvikling av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt .....</b>	<b>4</b>
2.1	Forslag fra høringsnotat 1 .....	4
2.2	Høringsinstansene .....	6
2.3	Revidert forslag .....	7
<b>3</b>	<b>Om tollbehandling og manglende informasjon ved grensepassering .....</b>	<b>11</b>
3.1	Gjeldende rett.....	11
3.2	Høringsinstansene .....	12
3.3	Utredning av behov for midlertidig lager og fremtidig tollagerregime .....	14
<b>4</b>	<b>Om opplysningskrav ved deklarasjon for prosedyren tollager .....</b>	<b>14</b>
4.1	Gjeldende rett.....	14
4.2	Høringsinstansene .....	15
4.3	Reviderte opplysningskrav prosedyren tollager .....	16
<b>5</b>	<b>Om melde- og opplysningsplikten .....</b>	<b>21</b>
5.1	Gjeldende rett.....	21
5.2	Opprinnelig forslag til digital opplysningsplikt.....	23
5.3	Høringsinstansene .....	24
5.4	Opplysningspliktens innhold.....	24
5.5	Tolletatens behov for opplysninger .....	27
5.6	Opplysningspliktens innhold (revidert forslag).....	29
5.7	Vurdering av leveringsmåte.....	31
<b>6</b>	<b>Nærmere om endringer i vareførselsforskriften .....</b>	<b>33</b>
6.1	Krav til opplysninger ved melding om ankomst, herunder opplysninger om fører – § 2-3-4 ..	33
6.2	Leveringsmåte for melding om ankomst – ny § 2-3-5 .....	34
6.3	Avvikling av direktekjøringsordningen .....	34
6.4	Krav til opplysninger ved tollprosedyren tollager – § 4-4-1 .....	34
<b>7</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser .....</b>	<b>35</b>
7.1	Konsekvenser for næringslivet .....	35
7.2	Konsekvenser for Tolletaten.....	39
7.3	Gevinster .....	39
<b>8</b>	<b>Forslag til endring i vareførselsforskriften .....</b>	<b>40</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for høringen

Vareførselsloven og tollavgiftsloven med tilhørende forskrifter trådte i kraft 1. januar 2023.

Tolletaten sender med dette på høring forslag til enkelte endringer i vareførselsforskriften i forbindelse med avvikling av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Høringen er en oppfølging av forslag som ble sendt på høring 20. september 2022 med frist 1. november 2022. I det følgende vil høringen av 20. september 2022 bli omtalt som høringsnotat 1, mens dette dokumentet vil bli omtalt som høringsnotat 2.

I høringsnotat 1 ble det redegjort for Tolletatens gjennomføringsplan for digitalisering av informasjonsflyten knyttet til grensekryssende vareførsel. Hovedgrepene var utfasing av dagens ordning med direktekjøring av varer til varemottaker (se kapittel 2.1.2) og innføring av digital melde- og opplysningsplikt om ankomst til bestemmelsessted i tollområdet.

Tolletaten har på bakgrunn av innspill i høringsrunden revidert gjennomføringsplanen. Revidert gjennomføringsplan forutsetter endringer i rettigheter og plikter for næringslivet, og det er behov for å gjøre endringer i vareførselsforskriften. Endringene omtales i dette høringsnotatet.

Som omtalt i høringsnotat 1 ble direktekjøringsordningen videreført uten endringer fra 1. januar 2023, jf. vareførselsforskriften § 4-4-14. Direktekjøringsordningen foreslås i revidert gjennomføringsplan, fullstendig avviklet fra og med 1. april 2025. Se nærmere omtale i kapittel 2.

Tolletaten utvikler en 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. Som omtalt i høringsnotat 1 vil systemet gjøres tilgjengelig for ulike transportmåter i perioden november 2022 til juli 2024, i tråd med opprinnelig plan. Tidspunktet for obligatorisk digital innlevering endres til 1. april 2025.

I dette høringsnotatet foreslås følgende endringer i vareførselsforskriften:

Endringsforslag	Ikrafttredelse
Krav til opplysninger for melding om ankomst – § 2-3-4	straks
Krav til elektronisk oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten – ny § 2-3-5	1. april 2025
Krav til opplysninger for prosedyren tollager – § 4-4-1	straks
Oppheving av midlertidig deklarasjonsunntak for prosedyren tollager – § 4-4-13	1. april 2025
Avvikling av direktekjøringsordningen – §§ 4-4-14	1. april 2025

Tabell 1 Oversikt over endringsforslag i vareførselsforskriften

Tolletaten ber om innspill til forslagene. Frist for å avgi høringsuttalelse i denne høringen er 30. august 2023.

## 1.2 Oppfølging av innspill og veien videre

Tolletaten har mottatt 34 hørings svar til høringsnotat 1. De fleste av disse kommer fra aktører i logistikkbransjen innenfor transport og spedisjon. Tolletaten har samarbeidet tett

med ulike næringslivsaktører med sikte på å løse praktiske problemstillinger knyttet til digitaliseringen og utfasingen av direktekjøringsordningen. Innspill fra høringsinstansene og aktørene i næringslivet er referert til og hensyntatt her i høringsnotat 2.

Tolletaten gjør oppmerksom på at det fortsatt er behov for detaljavklaringer knyttet til melde- og opplysningsplikten ved ankomst med fartøy, luftfartøy og tog. Tolletaten vil komme tilbake med nærmere informasjon om dette. Det vil i tiden fremover komme mer informasjon på [toll.no](http://toll.no). Tolletaten vil også fortsette samarbeidet med næringslivet gjennom kanalene som er etablert for dette.

### *Vedlegg*

Tolletatens planer for digitalisering vil innebære store endringer både for Tolletaten og næringslivet. Tolletaten har i vedlegg til dette høringsnotatet beskrevet hvordan vareførselen skal fungere i en fremtid med digital melde- og opplysningsplikt og deklarerer av de fleste varer før eller senest ved grensepassering. I vedlegget redegjøres det også nærmere for Digitoll-konseptet og innholdet i de elementene som inngår i dette.

## **2 Om avvikling av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt**

### **2.1 Forslag fra høringsnotat 1**

#### **2.1.1 Oversikt over hovedgrep**

Tolletaten redegjorde i høringsnotat 1 for at Digitoll forutsetter to viktige hovedgrep for å sikre informasjon om varer før grensepassering:

1. Dagens direktekjøringsordning utfases og det innføres en hovedregel om at alle varer som underlegges prosedyren tollager skal deklarerer.
2. Det innføres digital melde- og opplysningsplikt: Plikten oppfylles digitalt for å gi Tolletaten oversikt over hvilke transporter med varer som ankommer landet, med hvilket transportmiddel, og hvor og når varene ankommer.

#### **2.1.2 Utfasing av direktekjøringsordningen**

Tillatelse til å opprette og drifte alminnelig tollager etter vareførselsforskriften § 4-4-9 kan 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.

Varer som innføres til Norge kjøres i dag i stor utstrekning direkte til varemottaker og lagres der i påvente av at det leveres deklarasjon for prosedyren overgang til fri disponering. Direktekjøring har således over tid utviklet seg til å bli hovedsporet for vareførsel. Ordningen har medført at Tolletaten mangler detaljert og systematisert informasjon ved ankomst til grensen for rundt 85 prosent av varene som innføres til Norge. Fullstendig informasjon oppnås kun etter at varen er deklarerert for prosedyren overgang til fri disponering, og da er mulighetene for fysisk kontroll av den pågående vareførselen betydelig redusert.

Manglende opplysninger om varer som ankommer under direktekjøringsordningen gir kontrollutfordringer, både ved og etter grensepassering.

Siden det i dag ikke kreves at varer underlagt tollagerprosedyren skal deklarerer ved innførselen, har Tolletaten ved grensepassering ikke detaljerte opplysninger og ingen digital informasjon om varer som innføres under denne prosedyren. Deklarering skjer først ved uttak fra fysisk tollager eller innen ti dager for varer som direktekjøres. Det er ingen frist for uttak fra lager.

Manglende opplysninger på innførselstidspunktet gir høy risiko for uriktig fastsetting av grunnlaget for innførselsavgifter og at det innføres restriksjonsbelagte eller ulovlige varer utenfor myndighetenes kontroll. Tolletaten har ingen samlet oversikt over hvilke varer som innføres under tollagerprosedyren i dag, eller hvor de befinner seg.

Utfasing av direktekjøringsordningen og deklareringsplikt for prosedyren tollager er en betydelig endring for næringslivet. Direktekjøringsordningen ble derfor foreslått videreført i en overgangsfase, slik at næringslivet får tid til omstilling.

### **2.1.3 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 hvilke varer som medbringes.

Ved ankomst med motorvogn oppfylles plikten i dag ved at det leveres papirdokumentasjon ved ankomst. Tolletaten har dermed lite eller ingen forhåndsinformasjon om når og hvor varene ankommer tollområdet. For fartøystrafikken og post- og kurertrafikken som kommer med fly, har Tolletaten tilgang til elektroniske opplysninger gjennom henholdsvis SafeSeaNet Norway og Treff-systemet.

I høringsnotat 1 ble det fremhevet at en effektiv grensepassering er betinget av at Tolletaten er i stand til å gjennomføre automatiserte risikovurderinger av transportere og gjøre utplukk til kontroll før et transportmiddel kommer til grensen. Å utføre slike risikovurderinger basert på manuell behandling av papirdokumenter er svært ressurskrevende.

Tolletaten foreslo derfor å innføre en hovedregel, fra primo 2025, om at plikten skal oppfylles ved innsending av digital informasjon senest ved grensepassering.

Når melde- og opplysningsplikten digitaliseres for alle transportmåter, gir dette mulighet for mer detaljerte og strukturerte data og et mer målrettet kontrollarbeid. Digital levering er også avgjørende for at Tolletaten kan tilby en, i størst mulig grad, automatisert grensepassering uten tidkrevende manuell behandling på grensen.

Også for næringslivet vil en digitalisert melde- og opplysningsplikt gi gevinster, særlig med tanke på tidsbruk, forutsigbarhet og effektivitet ved grensepasseringen. Digital informasjon før ankomst innebærer at behovet for manuell håndtering og tidsbruk ved grensepassering vil kunne reduseres betraktelig.

### **2.1.4 Forslag til gjennomføringsplan**

Det ble i høringsnotat 1 foreslått konkrete datoer for utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt:

#### *Deklarasjonsplikt*

Ny vareførselslovgivning krever at alle varer fra 1. januar 2023 skal underlegges en tollprosedyre og at de deklarerer senest ved grensepassering. Det ble imidlertid foreslått å

videreføre eksisterende direktekjøringsordning som en unntaksordning i en tidsbegrenset periode, med krav til deklareringskrav også av slike varer fra oktober 2023. Direktekjøringsordningen ble foreslått avvirket fra mars 2024 for alle transportmåter.

#### *Melde- og opplysningsplikt*

Det ble foreslått hovedregel om krav til digital levering av melde- og opplysningsdata fra januar 2025, og at denne ble innført samtidig for alle transportmåter. Det ble også beskrevet når systemstøtte for de ulike transportmåtene ville bli tilgjengeliggjort.

#### *Forhåndsvarsel*

Krav til forhåndsvarsel av varer fra tredjeland følger EUs tidsplan. Forslagene gjaldt forhåndsvarsel på all flyfrakt fra mars 2023 og forhåndsvarsel for sjø, vei og jernbane fra mars 2024. Meldinger og utveksling av opplysninger med tollmyndighetene skal skje gjennom EUs importkontrollsystem ICS2.

## **2.2 Høringsinstansene**

De fleste høringsinstansene uttrykker støtte til Digitoll-konseptet og Tolletatens ønske om i større grad å digitalisere prosesser og grensepassering. Aktørene har forståelse for og ser behovet for utfasing av direktekjøringsordningen.

*Kuehne+Nagel «deler Tolletatens ønske om å digitalisere alle deler av logistikkprosessen, også tollbehandlingen.» Virksomheten sier videre at de «forstår etatens ønske om en korrekt, enhetlig informasjon. Videre erkjenner vi også etatens mål og behov for en bedre risikovurdering av gods før dets ankom til Norges grenser.»*

*Harald Halvorsen Spedisjon uttaler at de «slutter aktivt opp om Tolletatens målsetninger og visjoner for fremtidig innførsel av varer til Norge med utgangspunkt i ny lovgivning som trer i kraft den 01.01.2023. På sikt vil de forstående endringene kunne medføre forenkling og effektivisering både for myndighetene og næringslivet.»*

De peker samtidig på, i likhet med flere høringsinstanser at det likevel er «viktig å anerkjenne at omleggingen vil være svært tid- og ressurskrevende for alle involverte parter.»

*Jas Worldwide Norway «er positive og ser stort potensiale i de nye endringene», men etterlyser mer detaljert informasjon på hvordan dette skal gjennomføres i praksis.*

*FREJA Transport Logistics ser på endringene som positive på sikt. Men de viser til at «digitalisering vil medføre vesentlige endringer på systemer, arbeidsmetode, integrasjoner til partnere og ikke minst på arbeidstid». De viser til at flere samarbeidspartnere p.t. ikke har systemer for digital lagring og overføring av dokumenter, at innhenting av dokumentasjon må skje tidligere enn i dag, og at både eksportører og kunder må omstilles.*

De fleste høringsinstansene mener tidsplanen for utfasing av direktekjøringsordningen er for stram og at den foreslåtte overgangsordningen ikke er tilfredsstillende. Det vises særlig til at omfanget av informasjonskrav for deklareringskrav under prosedyren tollager, som ble foreslått å gjelde fra oktober 2023, er så omfattende at prosedyren i praksis ikke kan brukes. Det innebærer at utfasingen i realiteten skjer allerede fra oktober 2023.

Generelt ønsker aktørene mer tid til omstilling, og derfor at tidsplanen må endres. De peker på at for lite tid til omstilling gir feil eller manglende informasjon ved ankomst, noe som igjen vil skape køer på grensen.

Flere instanser viser til at en det ligger en stor utfordring i å få samlet inn tilstrekkelig informasjon for deklarerer senest ved ankomst.

*FREJA Transport Logistics* peker på at det vil være en «utfordring å få eksportland til å følge et helt nytt regime, mange av disse er langt mindre digitale enn oss og at tilpassing til nye krav vil være tidkrevende. Ved en forhastet implementering vil mange, spesielt utenlandske transportører, stille uforberedt og skape kø og mulig kaos på grenseovergangene.»

*Harald Halvorsen Spedisjon* anmoder om tilstrekkelig tid til «intern omstilling i logistikkbransjen i Norge, inkl. utvikling av programvare, revidering av rutiner, gjennomføring av organisasjonsendringer og utvidelse av arbeidstider. Innvilge tilstrekkelig med tid til adaptasjon av store og komplekse forretnings-/datasystemer i næringslivet utenfor Norge, derunder multinasjonale leverandører.»

Tollovgivningen og tollprosessene er viktige rammebetingelser transport- og logistikknæringen. *Kuehne+Nagel* påpeker at når «rammebetingelser endres, er det viktig at endringene som gjennomføres er godt og helhetlig kommunisert i god tid.» De påpeker, sammen med flere høringsinstanser behovet for forutsigbarhet for næringslivet.

*DHL Ekspress* mener det er behov for en overgangsperiode på «minimum halvannet til to år» og at denne må regnes fra «den dato hvor en detaljert og tydelig gjennomføringsplan foreligger og der hvor etatens høringsarbeid er endelig avsluttet».

*FREJA Transport Logistics* sier de «trenger minst 2 år fra løsningen er klar, før det kan innføres deklarasjonskrav før grensepassering.»

Lignende uttalelse gis av *Kuehne+Nagel* som anslår at «fra når Tolletaten har beskrevet løsninger på alle prosesser og prosedyrer som endres, inkludert avvikshåndtering og spesielle prosesser, vil næringslivet trenge 18 – 24 måneder for å være tilstrekkelig forberedt».

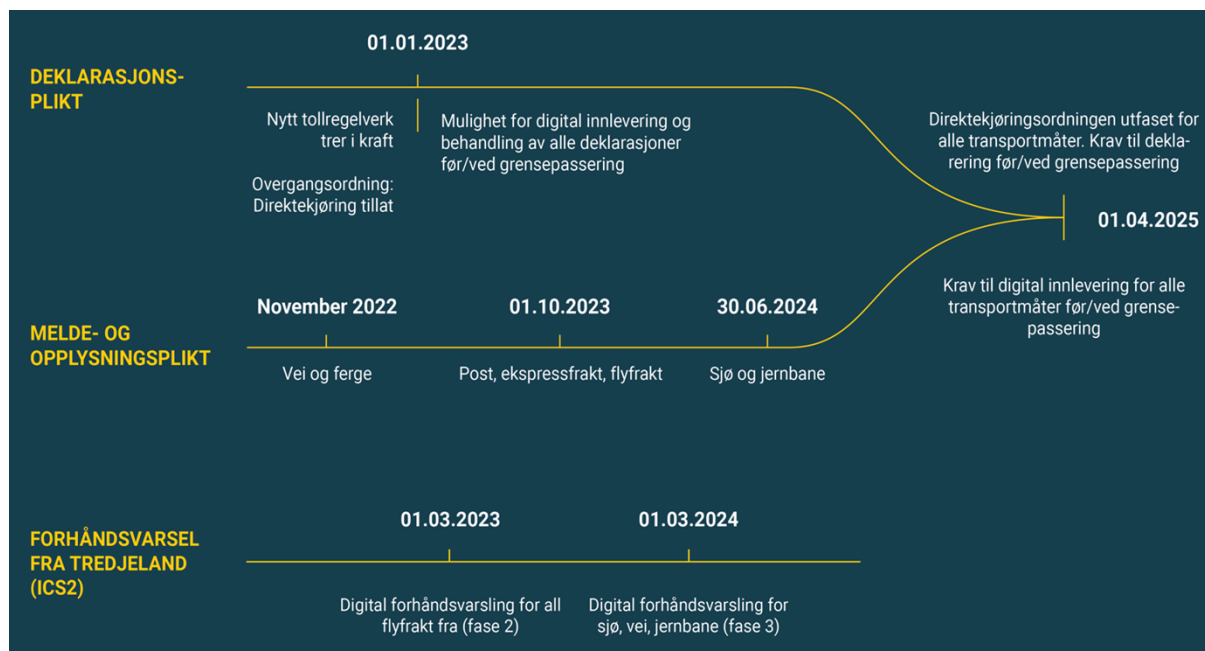
*NHO Logistikk og Transport* mener det ikke «vil være mulig å avvikle direktekjøringsordningen innenfor den tidsrammen som er gitt. Tolletaten må etter vårt syn ferdigstille høringsarbeidet i sin helhet, før det da, fra det tidspunktet, gis en frist på ett og et halvt år for bransjen å iverksette endringene.» Gitt at arbeidet med nytt høringsnotat og endringer foreligger sommeren 2023 mener de det er «naturlig å sette avviklingen til den 1. januar 2025, noe som også skaper en grad av harmoni med innføring av den digitale melde- og opplysningsplikten».

## 2.3 Revidert forslag

### 2.3.1 Generelt

Tolletaten har forståelse for aktørenes ønske om mer tid til omstilling, og ser at en utfasing av direktekjøringsordningen vil medføre store endringer for næringslivet. Dette gjelder både aktører som transporterer og deklarerer varer som krysser grensen, men også for deres «underleverandører» i logistikkjeden.

På bakgrunn av innspill i høringsrunden har Tolletaten revidert gjennomføringsplanen som ble foreslått i høringsnotat 1. Tolletaten foreslår derfor at avvikling av direktekjøringsordningen forskyves til 1. april 2025. Tidspunkt for utfasing av direktekjøring og innføring av digital melde- og opplysningsplikt samkjøres.



Figur 1 Revidert gjennomføringsplan Digitoll

Dette gir følgende tidsplan for foreslåtte endringer i Digitoll-konseptet:

<b>Deklareringsplikt (innførsel)</b>	
01.01.2023 – 31.03.2025	Mulighet for direktekjøring videreføres. I utgangspunktet <sup>1</sup> ingen krav til levering av deklarasjon før/ved grensepassering under prosedyren tollager
01.04.2025	Direktekjøringsordningen er avviklet for alle transportmåter. Alle varer skal underlegges en tollprosedyre, som hovedregel ved levering av deklarasjon før eller senest ved grensepassering
<b>Melde- og opplysningsplikt (innførsel)</b>	
09.11.2022	Systemstøtte for digital oppfyling av melde- og opplysningsplikten gjøres tilgjengelig for motorvogn på vei og ferge. I første omgang ved Svinesund og Ørje tollsteder. Deretter løpende utrulling til øvrige steder.
01.10.2023	Systemstøtte for digital oppfyling av melde- og opplysningsplikten gjøres tilgjengelig for luftfartøy.
30.06.2024	Systemstøtte for digital oppfyling av melde- og opplysningsplikten gjøres tilgjengelig for fartøy og tog.
01.04.2025	Hovedregel om krav til digital oppfyling av melde- og opplysningsplikten for alle transportmåter før eller senest ved grensepassering.
<b>Forhåndsvarslingsplikt for varer fra tredjeland</b>	



Forhåndsvarslingsplikt for varer fra tredjeland	
01.03.2023	Digital forhåndsvarsling før lastning for all flyfrakt
01.03.2024	Digital forhåndsvarsling før lastning for sjø, vei og jernbane

Tabell 2 Revidert tidsplan for Digitoll

### 2.3.2 Utfasing av direktekjøringsordningen

Opprinnelig ble det foreslått utfasing av direktekjøringsordningen i flere trinn med krav til deklareringsplikt, også ved direktekjøring, fra oktober 2023 og avvikling fra mars 2024. Dette forslaget utgår. Det legges opp til at muligheten for direktekjøring videreføres ut mars 2025. Det vil i denne perioden, som hovedregel, ikke være krav til deklareringsplikt av varer som direktekjøres eller legges på tollager.

Tolletaten oppfattet det slik at en trinnvis utfasing var et ønske fra næringslivsaktørene selv. Det ville gi en gradvis tilvenning til nye rutiner. Et annet viktig forhold var at Tolletaten oppfattet en slik ordning som et incentiv for næringslivet til å starte planlegging for den påkrevde endringen i god tid. En modell i flere trinn ville også vært risikoreduerende for Tolletaten ved at den innebærer en gradvis utfasing hos aktørene, i motsetning til ett tidspunkt der alle skal ta i bruk løsningen samtidig.

Høringsinstansene viser til at forslag til opplysningselementer for prosedyren tollager, er så omfattende at det i realiteten innebærer at direktekjøringen utfases fra høsten 2023 når det innføres krav til deklareringsplikt for denne type varer. Tolletaten er enig i at dette ikke kan anses som en god overgangsordning.

Tolletaten går derfor bort fra kravet til at varer som direktekjøres skal deklarerer. Kravet til deklareringsplikt for prosedyren tollager og avvikling av direktekjøringsordningen foreslås derfor gjennomført fra samme tidspunkt.

### 2.3.3 Tidspunkt for avvikling

Nesten samtlige høringsinstanser ber om at fristen for avvikling av direktekjøringsordningen forskyves. Tolletaten har mottatt tydelige tilbakemeldinger i høringssvarene om at næringslivet har behov for 18–24 måneder planleggings- og tilretteleggingsperiode.

*NHO Logistikk og Transport* anbefaler i sitt hørings svar at fristen for avvikling av direktekjøringsordningen settes til 1. januar 2025. Flere høringsinstanser støtter dette forslaget.

Tolletaten er enig med høringsinstansene og foreslår endret frist for avvikling av direktekjøringsordningen.

Tolletaten foreslår at direktekjøringsordningen avvikles fra 1. april 2025. Dette gir en overgangsperiode på rundt to år.

Tolletaten mener januar måned er lite egnet oppstartstidspunkt for innføring av såpass store endringer, både for Tolletaten og næringslivet. Det foreslås derfor utgangen av mars 2025 som tidspunkt for når direktekjøringsordningen skal være avviklet. Det betyr at fra 1. april 2025 vil direktekjøring av varer ikke lenger vil være tillatt.

### **2.3.4 Samme dato for utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt ved innførsel**

Det er ingen høringsinstanser som har uttalt seg særskilt med forslag om å endre tidspunktet som var foreslått for innføring av digital melde- og opplysningsplikt, det vil si januar 2025.

Flere instanser ønsker imidlertid en harmonisering av tidspunktet for avvikling av direktekjøringsordningen og tidspunktet for innføring av digital melde- og opplysningsplikt. *DHL Ekspress* mener dette vil være en «*betydelig pådriver for å sikre nødvendig data og informasjon for å kunne oppfylle datakravet ved deklarerer før ankomst ved bruk av prosedyren overgang til fri disponering*».

Tolletaten foreslår en sammenfallende dato for utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av digital melde- og opplysningsplikt. Ny dato for innføring av digital melde- og opplysningsplikt foreslås derfor innført innen utgangen av mars 2025.

En løsning for innlevering av melde- og opplysningsdata på utførsel, basert på gjenbruk av løsninger for innførsel, planlegges det for etter fullførte leveranser for innførsel.

### **2.3.5 Konsekvenser av forslaget**

Dagens direktekjøringsordning videreføres som en overgangsordning frem til 1. april 2025. Vareførselsforskriften § 4-4-14 om direktekjøring av varer til varemottaker videreføres frem til denne datoen. Deklarering av varer som direktekjøres etter denne bestemmelsen skal skje innen 10 dager, på samme måte som i dag.

Tolletaten har fra 1. januar 2023 tilrettelagt sine rutiner og IT-systemer slik at alle aktører som ønsker det kan levere deklarasjon for alle tollprosedyrer senest ved grensepassering. Se mer om betydningen av bruk av prosedyren tollager før og etter avvikling av direktekjøringsordningen i vedlegget til dette høringsnotatet.

En videreføring av direktekjøringsordningen gjør det nødvendig å videreføre unntak fra lovens utgangspunkt om at det skal leveres deklarasjon for varer som underlegges prosedyren tollager ved innførsel.

Fra 1. april 2025 foreslås vareførselsforskriften § 4-4-14 opphevet. Samtidig oppheves det generelle deklarasjonsunntaket for prosedyren tollager ved at § 4-4-13 første og annet ledd oppheves.

For noen varer er det ikke deklarasjonsplikt. Disse er angitt i vareførselsforskriften § 4-4-13 tredje ledd. Ved oppheving av gjeldende første og annet ledd, blir gjeldende tredje ledd eneste bestemmelse i paragrafen.

Fra 1. april 2025 avvikles direktekjøringsordningen for alle transportmåter. Det vil fra denne datoen som hovedregel være krav til levering av deklarasjon for prosedyren tollager senest ved grensepassering.

Forslaget innebærer at næringslivet får lengre tid til nødvendig omstilling og forberedelser før endringene trer i kraft enn det som ble foreslått i høringsnotat 1. Fra 1. april 2025 skal alle varer, uavhengig av hvilken prosedyre som benyttes, som hovedregel deklarerer senest ved grensepassering. Direktekjøring av varer til varemottaker vil ikke lenger være mulig.

Det er svært viktig at alle aktører så snart som mulig starter omstillingsarbeidet, både i egen organisasjon, men også overfor samarbeidende aktører de skal innhente opplysninger fra. Både rutiner og datasystemer må være klare for den nye ordningen i god tid før 1. april 2025. Dette gjelder deklarasjonsplikten, med innsamling av tilstrekkelig informasjon til å deklare for valgt tollprosedyre senest ved grensepassering. Det samme gjelder også forberedelse til å oppfylle melde- og opplysningsplikten digitalt.

I overgangsperioden vil Tolletaten måtte håndtere både digitale og manuelle løp ved grensepasseringen. Omfanget er avhengig av når digitale løsninger for innrapportering av melde- og opplysningsdata er klare, og når aktørene er klare til å ta løsningene i bruk. Omstillingen kan være krevende, men aktørene får god tid til testing før implementering.

Fra og med sommeren 2024 vil det etter planen være mulig å oppfylle melde- og opplysningsplikten digitalt for alle transportmåter. Det betyr at samme systemløsning og rutine kan benyttes for alle transportmåter. Dagens manifestløsninger vil bli konsolidert med det nye melde- og opplysningssystemet. Det må her tas forbehold for melde- og opplysningsdata for fartøy som etter vareførselsforskriften § 2-3-1 annet ledd skal leveres gjennom SafeSeaNet Norway.

Tolletaten antar det er en fordel for næringslivet å skulle forholde seg til kun ett tidspunkt for begge endringene. Samtidig er det viktig at det settes av tid til endringer, forberedelse og testing mot nytt system for melde- og opplysningsplikten så raskt det lar seg gjøre.

Det er et begrenset antall systemleverandører som leverer løsning for overføring av data maskin-til-maskin. Utviklingen kan vise seg å være tidkrevende, siden samme løsning ikke alltid kan implementeres hos alle aktørene (avhengig av egne fagsystemer). Tolletaten vil fortsette dialogen med systemleverandørene for å sikre at API-løsninger er på plass i god tid før 1. april 2025. Det er også risiko knyttet til at næringslivet utsetter implementeringen av nødvendige rutine- og systemendringer. Videre er det risiko knyttet til at både Tolletaten og næringslivet må gjennomføre flere omfattende endringer i samme tidsrom. Tolletaten vil iverksette risikoreducerende tiltak, som etablering av plan for hvordan implementering av aktører på løsningen for melde- og opplysningsplikt skal gjennomføres, herunder tidspunkter for testing. Planen utarbeides i samarbeid med systemleverandører, så langt det lar seg gjøre. Det planlegges også etablering av en plan for særskilt oppfølging av aktører.

## **3 Om tollbehandling og manglende informasjon ved grensepassering**

### **3.1 Gjeldende rett**

Alle varer som innføres til tollområdet skal tollbehandles ved å underlegges en tollprosedyre etter lovens kapittel 4 med mindre varen gjenutføres eller avstås, jf. Vareførselsloven § 3-1 første ledd. Tilsvarende bestemmelse er gitt i § 5-5 for utførsel.

Etter vareførselsloven § 3-5 frigjøres varen for disponering i tråd med valgt prosedyre når vilkårene for den valgte prosedyren er oppfylt, herunder fremleggelse av eventuelle tillatelser og betaling av avgifter.

Tolletaten kan i forskrift gi 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. Tillatelse til lossing anses som gitt for varer som har gått over i 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 tollagerbevilling. For å få innvilget generell fullmakt til lossetillatelse for varer som sendes ifølge transitteringskonvensjonen må tollagerholderen være autorisert mottaker.

Tollmyndighetene kan gi «tillatelse til lossing» etter vareførselsforskriften § 2-6-1 første ledd bokstav b «i andre enkelttilfeller», selv om vilkåret for tollbehandling ikke er oppfylt.

I forarbeid til vareførselsforskriften er det ikke nevnt hvilke tilfeller dette viser til, og det er ingen kjent praksis på området. Hjemmelen må antas å innebære en generell mulighet til å gi lossetillatelse. Isolert sett kan det nok med denne hjemmelen gis lossetillatelse til for eksempel et fly eller skip ved ankomst, ved at varene legges på et avgrenset område på flyplassen eller havnen. En slik lossetillatelse innebærer ikke frigjøring av varene for en prosedyre 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, som gjør at varer kan bli liggende midlertidig på losseplassen i 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 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. Samme bestemmelse annet ledd slår fast at § 2-4-7 annet til fjerde ledd (krav til firma) og § 2-4-8 (tilbaketrekking) gjelder tilsvarende. Det innebærer at det stilles særskilte krav til firma som gis slik tillatelse.

Dette er hjemmel for generelle tillatelser hvor det stilles særskilte krav til den som gis tillatelsen. Når forskriften stiller krav til søknad tilsier dette at det ikke er en hjemmel for å kunne tillate unntak fra tollbehandling – etter en konkret vurdering for eksempel ved selve grensepasseringen.

## **3.2 Høringsinstansene**

I motsetning til i dag, hvor deklareringsprosjektet oftest skjer etter grensepassering, vil avvikling av direktekjøringsordningen innebære at deklareringsprosjektet skal skje senest ved grensepassering. Flere høringsinstanser viser til at det vil forekomme tilfeller der informasjon mangler ved

ankomsten og reiser spørsmål ved hva som da skjer med transporten ved grensepassering. Det kan være flere grunner til at informasjon mangler ved grensepassering. En åpenbar grunn ligger i det faktum at rutiner i dag er innrettet mot deklarerer etter grensepassering, og det er vanlig at informasjon om varen sendes eller ordnes i ettertid. Tall fra TVINN viser imidlertid at 70-80 prosent av alle varer som godsregistreres er deklarerert innen to dager etter grensepassering.

Scenariet er særlig aktuelt ved stykkgodstransporter, der mange aktører skal medvirke til at informasjon er på plass. *NHO Mat og Drikke* uttaler at «*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.*»

Det vises til at korte ledetider, særlig fra Sverige hvor en vesentlig andel varer importeres fra, kan gjøre det utfordrende å få frem all informasjon før ankomst.

Manglende informasjon betyr at en vare ikke kan frigjøres for valgt prosedyre ved grensepassering. Dette kan medføre at motorvogntransporten blir stående på grensen inntil nødvendige opplysninger er fremlagt. Det kan også medføre at et skip eller et fly ikke får tillatelse til lossing.

Flere høringsinstanser etterlyser en åpning i regelverket som gjør det mulig å få losset skipet eller flyet, eller få tillatelse til innpassering tross feil eller mangelfull informasjon.

*FREJA Transport Logistics* uttaler «*Vi erfarer 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. Da gjerne innlegg på tollager som en løsning, men med betydelig forenklete data- og dokumentasjonskrav. Dagens forslag har alt for mange datakrav og utelukker innlegg på tollager som en løsning.*»

*Harald Halvorsen Spedisjon* peker på at «*Uavhengig av forberedelsene til varemottaker, avsender, transportør og deklarerant, vil det ikke være til å unngå at det oppstår avvik i en forsyningskjede bestående av mange ledd og ulike aktører i hvert ledd.*» De etterlyser «*klare og tydelige retningslinjer for håndtering av transportmidler som ankommer grensen, der det er mangler eller feil i medfølgende dokumentasjon. Hvordan skal vi som deklarerant forholde oss hvis handelsfaktura eller et annet viktig handelsdokument / varesertifikat mangler og ikke umiddelbart kan fremskaffes?*»

*Kuehne+Nagel* peker på at «*I dag har de fleste tollagerholdere en generell lossetillatelse, som gjør at f.eks feilsendt gods uten tilstrekkelig dokumentasjon kan losses og lagres på tollager i påvente av avklaring og dokumentasjon.*» De peker også på problemer med overtallige varer og at disse «*vil verken deklarerant eller transportør ha tilstrekkelig dokumentasjon for til en deklarerer ved norsk grense. Sannsynligvis vil pallen være overtallig iff hva dokumentene på transportmidlet tilsier.*» Et slikt tilfelle kan stoppe hele transporten ved grensen.

### **3.3 Utredning av behov for midlertidig lager og fremtidig tollagerregime**

Hovedprinsippet i nytt regelverk er at deklareringsfor alle varer skal skje senest ved grensepassering. Det er dermed i utgangspunktet krav til tollbehandling og frigjøring til valgt prosedyre ved ankomst til tollområdet. Tolletaten registrerer høringsinstansenes bekymring for at det vil forekomme tilfeller der ulike forhold kan medføre at tollbehandling ikke er mulig ved ankomsten, og at dette kan medføre kødannelser og forsinkelser.

Siden det ved elektronisk deklarerings ikke er krav til innsending av grunnlagsdokumentasjon, jf. vareførselsforskriften § 4-1-2 tredje ledd, vil det medføre færre tilfeller der deklarasjonen er mangelfull ved ankomst til grensen. Tolletaten viser også til at det ved innsending av deklarasjon gjennomføres en inputkontroll i TVINN for å bidra til at de pliktige opplysningene for prosedyren er avgitt.

Tolletaten erkjenner at det i enkelte tilfeller, tross endring i rutiner, vil kunne oppstå situasjoner der nødvendig informasjon for frigjøring av varen til valgt prosedyre ikke alltid er tilgjengelig ved grensepassering, og dermed også situasjoner hvor transportmiddel ikke får losset varene.

Det er i denne høringen ikke foreslått hjemmel for i slike tilfeller å tillate innpassering og gjøre unntak fra kravet til tollbehandling ved innførselen. Ved feil eller manglende informasjon, er en nærliggende løsning å legge varene på tollager inntil informasjon er fremskaffet. Etter lovens system skal varene da deklarereres for prosedyren tollager og en ny deklarasjon må leveres i TVINN.

Tolletaten ser at det er behov for å utrede nærmere en ordning der varer i påvente av fullstendig informasjon for eksempel legges på midlertidig lager. Det kan være aktuelt å vurdere flere ulike løsninger. Dette er spørsmål knyttet et større problemkompleks som må vurderes i sammenheng.

Tolletaten vil også utrede ulike forhold knyttet til fremtidens tollagerregime. Det må ses nærmere på hvordan tollagerregimet skal fungere når muligheten til å direktekjøre varer er avvirket, herunder behovet for dagens ordning for godsregistrering.

Disse vurderingene gjøres mest hensiktsmessig samlet, og Tolletaten ønsker underveis å ha en dialog med aktører fra næringslivet.

## **4 Om opplysningskrav ved deklarasjon for prosedyren tollager**

### **4.1 Gjeldende rett**

Opplysningskravene for den enkelte tollprosedyre er regulert i vareførselsforskriftens bestemmelser knyttet til den aktuelle prosedyren. Opplysningene skal som hovedregel, med unntak for prosedyrene forpassing og transittering, leveres i Tolletatens deklarasjonssystem (TVINN). Se vareførselsforskriften § 3-2-1 som angir leveringsmåten for deklarasjoner.

Levering av deklarasjon for prosedyren tollager er en betydelig endring i forhold til gjeldende rett, der det kun stilles krav til at tollagerholder utsteder godsnummer og registrer varene i tollagerregnskapet. Av hensyn til næringslivet er det fra 1. januar 2023 etablert en overgangsordning, der det gjelder et generelt unntak for deklarasjonsplikt for prosedyren tollager, jf. vareførselsforskriften § 4-4-13 første ledd. Enkelte varer skal likevel deklarerer, jf. annet ledd. Ifølge revidert gjennomføringsplan for Digitoll, omtalt i dette notatets kapittel 2, avvikles overgangsordningen 1. april 2025.

Forslag til opplysningselementer for prosedyren tollager ble omtalt i høringsnotat 1.

## 4.2 Høringsinstansene

Flere høringsinstanser har pekt på at de foreslåtte opplysningskravene for prosedyren er for omfattende:

*KGH Customs Services* bemerker at «[m]engden opplysninger er så omfattende at ordningen i liten grad vil bli brukt».

*PostNord* bemerker: «Da datakravene for innlegg på tollager nesten er identisk med en fullstendig deklarasjon, vil det medføre at PostNord ikke kommer til å benytte oss av ordningen i stor utstrekning.»

*FREJA Transport Logistics* bemerker: «Vi erfarer 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. Da gjerne innlegg på tollager som en løsning, men med betydelig forenklete data- og dokumentasjonskrav. Dagens forslag har alt for mange datakrav og utelukker innlegg på tollager som en løsning.»

*NHO Logistikk og transport* bemerker: «Det foreslåtte datasettet for tollager er på noen punkter er unødvendig detaljert, og på andre særlig krevende å gjennomføre i praksis. Vi foreslår at kravene til datasettet reduseres betydelig. Videre må korrigerings av datasettet i etterkant være enkelt og effektivt.»

*Etter vårt syn bør ikke verdi foreligge som krav for prosedyren tollager. Det er unødvendig strengt, og vil ofte være stedet dokumentasjon mangler. For at tollager skal kunne avlaste avvikshåndtering ved mangler i visse tilfeller, kan ikke verdi stå som krav. Dette gjelder også for varenummer, slik det er foreslått i dag. Denne posten i datasettet bør ikke kreve mer enn maks de fire første sifrene, og om etatens datasystemer i dag ikke kan akseptere mindre enn åtte siffer, bør implementeringen av kravet utsettes til dette er mulig.*

*Mengde i annen enhet er ofte ikke mulig å fremlegge, og kan som følge ikke nedsettes som krav.*

*Videre må reglene avklares med Mattilsynet, samt øvrige regelverkseiere, før det vil være mulig å sette tillatelser fra andre myndigheter som et krav i datasettet. Pr dags dato er det ikke avklart hvordan dette er ment å kunne gjennomføres i praksis.»*

*DHL Express (Norway)* bemerker: «Det foreslåtte datasettet for prosedyren tollager kan virke unødig strengt, vi mener at for strenge datakrav i deklarasjonen vil kunne medføre en større grad av feil fordi man ikke har all informasjon tilgjengelig. Eksempelvis kravet om åttesifret varenummer og mengde i annen enhet, dette datakravet ser vi som potensielt utfordrende å

oppfylle, det bør reduseres til maksimalt seks siffer. Dersom dette ikke er mulig bør kravet fjernes i sin helhet for denne prosedyren. Et for strengt datasett kan medføre en økning i antall feil, som igjen kan medføre en økning i saker som må legges til omberegning, noe som vil være kostnadsdrivende både for næringsliv og etaten.»

Statistisk sentralbyrå bemerker: «Hvilke opplysninger som skal oppgis ved deklarerer under prosedyrekoden tollager er gitt i vareførselsforskriften § 4-4-1 første ledd. I høringen vises det til at denne vil bli endret. SSB ber om at bestemmelsene i bokstav h) «deklarasjonen skal inneholde statistiske opplysninger som kreves for innførselsstatistikk» videreføres.

Tolletaten foreslår reduserte krav til opplysninger på tolldeklarasjoner ved prosedyren tollager. I kapittel 6.2 står det at opplysningskravet vil være de samme for alle varer som deklarerer for prosedyren tollager. For å kunne utarbeide handelsstatistikk for innførsel og utførsel på tollager trenger SSB flere opplysninger enn forslaget i høringen.

På tollager C og D er det i dag deklarasjonsplikt ved innlegg av varer fra utlandet, som ikke har gått over til fri disponering, og ved uttak av varer for utførsel. Disse transaksjonene inngår som import og eksport i utenrikshandelsstatistikken og føres i tråd med generalhandelsprinsippet. Deklarasjonsplikten for denne type transaksjoner er videreført i nytt forslag til vareførselsforskrift § 4-4-13. Hvis det for disse transaksjonene åpnes for reduserte krav til opplysninger på tolldeklarasjonen vil ikke SSB kunne opprettholde informasjonen og kvalitet som i dag gis i handelsstatistikken for tollager C og D.

På tollager A og B er det i dag ikke deklarasjonsplikt ved innlegg av varer fra utlandet, som ikke har gått over til fri disponering. I handelsstatistikken måles import når varene deklarerer til fri disponering og eksport når norske varer eller varer tidligere stilt til fri disponering utføres. Nytt regelverk åpner for deklarasjonsplikt ved innlegg av varene på tollager A og B, handelsstatistikken kan dermed forbedres og føres mer i tråd med generalhandelsprinsippet. Men, også her vil SSB trenge flere opplysninger enn forslaget i høringen.»

Harald Halvorsen Spedisjon bemerker: «Kravene til inputdata som er foreslått deklarasjon for innlegg på tollager er omfattende, hvilket fordrer at et detaljert datagrunnlag er på plass før ankomst til grensen. Kravene er tilnærmet identisk til deklarasjon for fri disponering, med unntak av at man ikke beregner toll og avgift før innsendelse.

For å unngå forsinkelse og kø på grensen som følge av mangler og feil i dokumentasjonen som medfølger sendingene, ber vi Tolletaten vurdere å fjerne enkelte av kravene til inputdata for varer som underlegges tollagerprosedyren. Dette gjelder kravet til angivelse av (22) fakturert valuta og totalbeløp, som ikke vil være kjent med mindre en betalbar handelsfaktura fra leverandøren foreligger. Dette gjelder også krav til angivelse av (33) varenummer, (34) kode på opprinnelsesland og (41) mengde i annen enhet, hvilket vil være ukjent for deklaratanten hvis ikke pakklister og annen utfyllende dokumentasjon presenteres.»

## **4.3 Reviderte opplysningskrav prosedyren tollager**

### **4.3.1 Generelt om hvilke opplysninger som skal gis i en tolldeklarasjon**

Med bakgrunn i innspillene fra høringsinstansene har Tolletaten revidert opplysningskravene for prosedyren tollager. Tolletaten foreslår ulike opplysningskrav for varer som legges på tollager A og B og for varer som legges på tollager C og D.



Det følger av vareførselsloven § 1-3 bokstav b at en deklarasjon er «en melding om at en vare skal underlegges en bestemt tollprosedyre». Utgangspunktet er at for alle varer som skal underlegges en tollprosedyre, «skal det leveres en deklarasjon tilpasset den aktuelle prosedyren», jf. § 3-2 første ledd. Hva deklarasjonen skal inneholde følger av § 3-2 annet ledd, der det fremgår at «[e]n deklarasjon skal inneholde alle opplysninger som er nødvendige for den prosedyren varen skal underlegges». Bestemmelsen viderefører tolloven § 4-10 annet ledd annet punktum der det fremgår at «[d]eklaranten skal gi de opplysningene som tollmyndighetene finner nødvendig for at varen kan tollekspederes».

Tolletaten er gitt forskriftsfullmakt til å bestemme hvilke opplysninger som skal gis i deklarasjonen for de ulike prosedyrene i vareførselsloven.

Utover minimumsvilkårene for at en vare skal kunne frigjøres for en prosedyre, legger verken vareførselsloven eller forarbeidene klare føringer for hvilke opplysninger som er nødvendige å oppgi i deklarasjonen for lovens andre prosedyrer. Det må likevel være klart det må leveres opplysninger som er tilstrekkelige til at lovens formål angitt i § 1-1 kan oppfylles:

*«Loven skal*

- a. sikre riktige og fullstendige opplysninger om varer som inn- og utføres, som grunnlag for fastsetting av avgifter og til bruk for kartlegging og statistikk*
- b. bidra til å beskytte samfunnet mot ulovlig inn- og utførsel av varer ved å sikre at restriksjoner gitt av hensyn til blant annet samfunnssikkerhet, beskyttelse av menneskers liv og helse, dyrevelferd, plantevern og miljøvern overholdes*
- c. sikre at Norge overholder sine forpliktelser etter internasjonale avtaler om grensekryssende vareførsel.»*

Utover fastsetting av avgifter kan det slutes av bokstav a at det skal gis riktige og fullstendige opplysninger «som grunnlag for fastsetting av avgifter og til bruk for kartlegging og statistikk». Eksempler på slik kartlegging og statistikk er blant opplysninger som er nødvendige for SSBs handelsstatistikk og landbruksmyndighetenes forvaltning av tollvernet for landbruksprodukter.

Av bokstav b kan det slutes at det skal gis opplysninger som er nødvendig for å ivareta kontrollen med restriksjonsbelagte varer på vegne av mange ulike regelverkseiere.

Av bokstav c kan det slutes at også skal gis opplysninger som er nødvendige for å oppfylle Norges internasjonale forpliktelser.

#### **4.3.2 Særskilt om opplysninger i deklarasjon for prosedyren tollager**

Levering av deklarasjon for alle varer som legges på tollager er en nyvinning, og vil innebære at Tolletaten vil få tilgang til opplysninger om slike varer i TVINN-systemet. Forarbeidene til vareførselsloven gir ingen anvisning på hvilke opplysninger som er nødvendige for denne prosedyren. Et utgangspunkt kan likevel være de opplysningene tollagerholder plikter å oppbevare i tollagerregnskapet, som er angitt i vareførselsforskriften § 4-4-8. Etter denne bestemmelsen skal tollagerregnskapet inneholde opplysninger om:

- «a. alle innlegg og uttak av varer fra tollageret*
- b. hvor varene er lagret*
- c. midlertidig uttak av varer fra tollageret som nevnt i § 4-4-9 fjerde og femte ledd*
- d. når og hvor tollbehandling har funnet sted, med henvisning til deklarasjoner*

- e. varens art, vekt og verdi, samt andre opplysninger som er nødvendige for å identifisere varen
- f. den behandling eller bearbeiding som varen eventuelt har gjennomgått på tollageret eller på sted utenfor tollageret
- g. varemottakerens navn og adresse
- h. avgangstollsted og transitteringsnummer (MRN-nummer)
- i. transportmidlets kjennetegn eller navn
- j. hvorvidt uoverensstemmelser som nevnt i tredje ledd er ført i merknadsjournal.»

Deklarasjonen skal gi opplysninger om at en vare er underlagt prosedyren tollager og at den er lagret på et godkjent tollager. Vareførselslovens system med at varer skal underlegges en prosedyre og deklarerer senest ved grensepassering, tilsier også at et formål med deklarasjonen er å gi Tolletaten opplysninger som grunnlag for kontroll allerede på innførselstidspunktet.

Detaljeringsgraden av vareopplysninger i deklarasjonen for prosedyren tollager vil måtte bero på en helhetsvurdering av ulike hensyn.

Et viktig hensyn vil være SSBs behov for informasjon til handelsstatistikken. Tolletaten viser i den forbindelse til SSBs høringssvar, der det pekes på nødvendige opplysninger om varer som legges på tollager C og D. Tolletaten vil i forbindelse med dette bemerke at ytterligere opplysninger for tollager A og B for å oppfylle SSBs ønske om å føre handelsstatistikken etter generalhandelsprinsippet må underlegges en bredere vurdering, som det ikke er grunnlag for å gjøre nå. Disse varene skal uansett i de fleste tilfeller deklarerer for annen tollprosedyre senere, som oftest overgang til fri disponering.

#### **4.3.3 En sammenligning med internasjonal rett**

Det er i forarbeidene et uttalt mål om å harmonisere vareførselsloven med EUs tollkodeks UCC<sup>2</sup>. Tolletaten har derfor sett hen til opplysningskravene som stilles i UCC. Noen sentrale punkter i sammenligningen vedrørende deklarerer for prosedyren tollager er:

- Avsenderland er en valgfri opplysning i medlemsstatenes systemer
- Fakturert valuta og totalbeløp er ikke et krav etter UCC
- Kun bruttovekt (ikke nettovekt) er et krav etter UCC
- UCC stiller krav om levering av 10-sifret varenummer

#### *Reviderte opplysningskrav tollager A (alminnelig tollager) og B (sentraltollager)*

Opplysningene i deklarasjonen for prosedyren tollager er viktige for at Tolletaten skal ha oversikt over hvilke varer som lagres hos tollagerholdere. Videre vil opplysningene ha betydning ved Tolletatens risikovurdering i det varene ankommer tollområdet. Tolletatens behov for kontroll med varer som legges på tollager må imidlertid veies mot hensynet til at næringslivet ikke pålegges for omfattende byrder ved inn- og utførsel av varer.

Innføring av plikt til å levere deklarasjon for prosedyren tollager fra april 2025, vil medføre endringer i vareførselsprosessen for tollagerholderne. Selv om avviking av direktøkjøringsordningen sannsynligvis vil medføre at vesentlig færre varer underlegges prosedyren tollager enn i dag, legger Tolletaten til grunn at tollagerordningen fortsatt vil være praktisk for en del

aktører også i fremtiden. Et viktig hensyn bak fastsetting av informasjonskravene for prosedyren er derfor at de er praktisk håndterbare for aktørene som har behov for å benytte tollagerordningen.

Et viktig moment i vurderingen er at deklareringskravene for varer som legges på tollager vil være en helt ny plikt for næringslivet. At deklarasjonen også skal leveres før eller senest ved grensepassering har også vekt i denne sammenhengen. I forbindelse med dette viser Tolletaten til et høringssvar til vareførselsloven, jf. Prop. 237 L (2020-2021) side 51, der det uttales at: «*NHO Logistikk og Transport viser til at man ved innførsel ofte ikke har alle opplysninger som er tilstrekkelig for å fortolke varen (innføre den for fri disponering), og at det er viktig at opplysningene som kreves for å bruke prosedyren tollager, blir langt mindre omfattende enn de som kreves ved innførsel til fri disponering.*» Departementet «*legger til grunn at disse forholdene vurderes i arbeidet med forskrifter til vareførselsloven, ...*» ifølge en uttalelse på samme side.

Tolletaten bemerker at vurderingen av opplysningskravene i tollagerdeklarasjonen stiller seg noe annerledes etter at kravet til en tre-trinn utfasing fjernes i gjennomføringsplanen for Digitoll. Når deklarasjonen ikke lenger skal benyttes i forbindelse med direktekjøring av varer, vil volumet av deklarasjoner for prosedyren tollager sannsynligvis være betydelig mindre.

Tolletaten legger til grunn at det ikke er den totale mengden opplysninger i deklarasjonen som er avgjørende for hvor byrdefull plikten er for næringslivet. Slik Tolletaten forstår tilbakemeldingene fra næringslivet er utfordringen at enkelte opplysninger ikke er tilgjengelige ved tidspunktet for grensepassering. Det er særlig to opplysninger som anses å være utfordrende å fremskaffe på et tidlig tidspunkt i logistikkjeden – fakturert verdi og varenummer.

Tolletaten har etter en ny vurdering kommet til at opplysninger om fakturert verdi er mindre viktig for prosedyren tollager. En vares verdi er selvsagt av avgjørende betydning når det skal beregnes innførselsavgifter, men vil være av mindre betydning før avgiftsplikten oppstår. Hensynet til oversikt over verdier som er lagret på landets tollagre, anses ikke å være et viktig nok formål til at det oppveier byrden næringslivet har ved å fremskaffe opplysningen. Hensynet til å kunne myndighetsfastsette innførselsavgifter for varer som ikke deklarerer ved uttak, vil uansett måtte bero på at det innhentes opplysninger fra andre kilder, som for eksempel grunnlagsdokumenter. Tolletaten viser ellers til at opplysninger om verdi ikke er et krav i UCC. På bakgrunn av dette foreslås det at opplysninger om fakturert valuta og totalbeløp ikke angis som et krav i tollagerdeklarasjonen.

Tolletaten har også revurdert forslaget om at det i deklarasjonen skal oppgis 8-sifret varenummer. Det er blant annet vurdert om det kan være tilstrekkelig å oppgi det 6-sifrede HS-nummeret. Etter en helhetsvurdering er Tolletaten kommet til at en slik løsning ikke vil være tilstrekkelig for Tolletatens behov for entydig å kunne identifisere varer. For det første er TVINN-systemet bygget på en logikk der varenummer er avgjørende for å identifisere bestemte varetyper. De to siste nasjonale sifrene i varenummeret vil for eksempel ha betydning for identifisering av restriksjonsbelagte varer. Uten disse sifrene vil det ikke være mulig å skille ut varer som er underlagt veterinære eller plantesanitære restriksjoner. Identifisering av slike varer allerede på innførselstidspunktet er avgjørende for at Norge skal overholde sine forpliktelser etter blant annet veterinæravtalen og kontrollforordningen. Videre er det av hensyn til entydig identifisering av varer underlagt import- og eksportrestriksjoner i forbindelse med sanksjonsregimer overfor andre stater, nødvendig å kreve et fullstendig

varenummer også i deklarasjonen for prosedyren tollager. I forbindelse med dette vises det til at opplysninger om en vares opprinnelsesland også vil være avgjørende for å kunne føre kontroll med restriksjonsbelagte varer og varer som er underlagt sanksjonsregimer.

#### 4.3.4 Tolletatens reviderte forslag

##### *Reviderte krav tollager A (alminnelig tollager) og B (sentraltollager)*

Med bakgrunn i vurderingene ovenfor foreslår Tolletaten at følgende opplysninger skal leveres i deklarasjonen for prosedyren tollager ved innlegg på tollager A og B.

Rubrikk	Beskrivelse
1	Tollprosedyre
2	Avsender
5	Antall varelinjer
6	Antall kolli
8	Mottaker
14	Tollrepresentant
15	Avsenderland
19	Containerindikator
30	Lagringssted
31	Varebeskrivelse
32	Varelinjenummer
33	Varenummer (8 siffer)
34	Opprinnelsesland
35	Bruttovekt
37	Prosedyrekode
41	Mengde i annen enhet
44	Unntaksdokument/restriksjoner (CHED-pliktige varer)
49	Godsnummer

Tabell 3 Opplysningselementer for tollager A og B

##### *Reviderte krav tollager C (tollavgiftsfritt utsalg på lufthavn) og D (bearbeidings-tollager)*

Et sentralt innspill i forbindelse med revideringen har vært SSBs innspill om opplysninger som er nødvendige for handelsstatistikken. Det følger av vareførselsloven § 1-1 bokstav a at «[I]oven skal sikre riktige og fullstendige opplysninger om varer som inn- og utføres, som grunnlag for fastsetting av avgifter og til bruk for kartlegging og statistikk». Dette innebærer at tollmyndighetene har en plikt til å sikre at opplysninger om varer som inn- og utføres til/fra Norge er fullstendige med tanke på SSBs handelsstatistikk.

Tolletatens opprinnelige forslag tok ikke tilstrekkelig hensyn til SSBs behov for opplysninger om varer som legges på tollager C og D. På denne typen tollager kan det blant annet legges varer fra utlandet som ikke er gått over i fri disponering, og som senere tas ut av tollageret for utførelse. Disse transaksjonene inngår som import og eksport i utenrikshandelsstatistikken og føres i tråd med generalhandelsprinsippet.

For å sikre tilstrekkelige opplysninger om varer som lagres på tollager C og D, foreslår Tolletaten særskilte opplysningskrav for denne typen tollager. For å opprettholde dagens opplysningsmengde foreslås at følgende rubrikker skal fylles ut i deklarasjonen for prosedyren tollager når varene legges inn på tollager C og D:

Rubrikk	Beskrivelse
1	Tollprosedyre
2	Avsender
5	Antall varelinjer

Rubrikk	Beskrivelse
6	Antall kolli
8	Mottaker
14	Tollrepresentant
15	Avsenderland
19	Containerindikator
21	Transportnasjon (forutsatt visse transporttyper i rubrikk 25)
22	Valutakode/fakturabeløp
25	Transportmåte
30	Lagringssted
31	Varebeskrivelse
32	Varelinjenummer
33	Varenummer (8 siffer)
34	Opprinnelsesland
35	Bruttovekt
37	Prosedyrekode
41	Mengde i annen enhet
44	Unntaksdokument/restriksjoner (CHED-pliktige varer)
46	Statistisk verdi

Tabell 4 Opplysningselementer for tollager C og D

## 5 Om melde- og opplysningsplikten

### 5.1 Gjeldende rett

#### 5.1.1 Generelt for alle transportmidler

Melde- og opplysningsplikten er todelt og omfatter plikt til å melde fra om et transportmiddels ankomst til tollområdet (meldeplikten) og plikt til å gi opplysninger om transportmidlet, besetningen og varer som bringes med som last (opplysningsplikten), jf. vareførselsloven § 2-3. Plikten gjelder etter vareførselsloven § 2-3 for fører av fartøy og luftfartøy, og etter vareførselsforskriften § 2-3-3 også for fører av motorvogn og tog.

Den historiske bakgrunnen for vareførselsloven § 2-3 finnes i fartøystrafikken, og beskrives i Prop. 237 L (2020-2021) kapittel 9.2: «*fartøyets fører skulle være utstyrt med en fortegnelse over fartøyets last, utarbeidet på forhånd. Deretter skulle vedkommende ved første anledning, enten det var ved innseiling eller ankomst til et tollsted, melde fra om fartøyets ankomst og overlevere fortegnelsen. Denne ble brukt som grunnlag for kontroll av om det som var oppgitt, virkelig var det som befant seg om bord, og at det ikke ble medbrakt varer som ikke var oppgitt. Fortegnelsen fungerte deretter som generalangivelse, som ble holdt opp mot spesialangivelse levert av mottakeren når varene skulle tollekspederes.*»

Departementet skriver i proposisjonen at det samme gjelder i dag, men i modernisert form. Videre står det at «*Opplysningene har betydning for kontroll mot opplysninger om varene som er gitt i deklarasjonen*».

Fører av transportmiddel er pliktsubjektet for melde- og opplysningsplikten. Fører er «*den som har kommandoen på et transportmiddel*», jf. definisjonen i vareførselsloven § 1-3 bokstav d. Fører har rett til å la seg representere av en tollrepresentant ved oppfyllelse av plikten, jf. vareførselsloven § 7-21. Ved slik representasjon handler tollrepresentanten på vegne av føreren i førerens navn.

Det er verken i lov eller forskrift detaljerte krav til opplysningselementene fører plikter å gi. Hvilke opplysningselementer plikten omfatter, og nærmere krav til disse, er derfor etablert gjennom praksis. I dag oppfylles melde- og opplysningsplikten på ulike måter for de ulike transportmidlene.

### **5.1.2 Oppfyllelse av pliktene for fartøy**

*Meldeplikten* ved ankomst med fartøy er regulert i vareførselsforskriften § 2-3-1. Hovedregelen er at ankomst til tollområdet skal meldes minst 24 timer på forhånd, eller senest når fartøyet forlater forrige havn der reisen varer mindre enn 24 timer, jf. første ledd.

Fartøy som er underlagt meldeplikt er som hovedregel også underlagt *opplysningsplikten*, som er regulert i § 2-3-2. Opplysningsplikten innebærer at det i ankomstmeldingen skal overføres opplysninger til tollmyndighetene om selve fartøyet, lasten som medbringes, varer medbragt av besetningen og proviant, jf. første ledd.

*Opplysningsplikten* for fartøy oppfylles ved at det overføres skjemaer digitalt til Kystverkets system, SafeSeaNet Norway. Opplysningene kan oppsummeres til å være opplysninger om fartøyet (navn, kallesignal og IMO-nummer), avreise- og ankomsthavn med estimerte tidspunkter for henholdsvis avreise og ankomst, opplysninger om passasjerer og besetning, samt om last og proviant. Opplysninger om last kan enten gis ved å vedlegge lastemanifest eller ved å gi en tekstlig beskrivelse av varene.

### **5.1.3 Oppfyllelse av pliktene for luftfartøy**

*Meldeplikten* ved ankomst med luftfartøy er regulert i vareførselsforskriften § 2-3-3 tredje, fjerde, femte og syvende ledd. Fører av luftfartøy som ankommer lufthavn med internasjonal status, plikter etter fjerde ledd å melde fra til tollmyndighetene om ankomsten snarest mulig. Luftfartøy i fast rute til lufthavn med internasjonal status kan oppfylle meldeplikten ved fast ruteplan, jf. femte ledd. Det er egne regler for luftfartøy som ankommer lufthavn uten internasjonal status.

*Opplysningsplikten* ved ankomst med luftfartøy følger av vareførselsloven § 2-3 første ledd om at det skal gis opplysninger om transportmiddelet, besetningen og varer som bringes med som last. I motsetning til for fartøy er det ikke gitt nærmere presiseringer i forskrift. I praksis oppfylles opplysningsplikten i dag ved at aktørene sender inn digitale opplysninger om transportmiddel og tilhørende last i Tolletatens system for post- og kurersendinger eller ved at Tolletaten har tilgang til flyplassagentenes lagersystemer på de internasjonale lufthavnene.

### **5.1.4 Oppfyllelse av pliktene for motorvogn**

*Meldeplikten* for fører av motorvogn er regulert i vareførselsforskriften § 2-3-3 første og sjette ledd. Fører plikter å ankomme tollområdet via betjent grensetollsted i åpningstiden. Meldeplikten oppfylles i praksis ved fysisk oppmøte i Tolletatens lokaler. I motsetning til for fartøy og luftfartøy gjelder meldeplikten for motorvogner kun dersom transportmiddelet bringer med varer som er underlagt fremleggelsesplikt etter vareførselsloven § 2-4. Hvilke varer som er unntatt fremleggelsesplikt er presisert i vareførselsforskriften § 2-4-5. Meldeplikten gjelder også for fører av motorvogn som ankommer tollområdet med ferge.

*Opplysningsplikten* for fører av motorvogn er regulert i vareførselsforskriften § 2-3-4. Etter bestemmelsen skal det legges frem «*opplysninger som viser transportmiddelets last, herunder opplysninger om vare som uten lossing skal følge transportmiddelet ut igjen av tollområdet*».

I praksis oppfylles melde- og opplysningsplikten for fører av motorvogn ved at vedkommende henvender seg i ekspedisjonen på grensetollstedet og legger frem papirdokumenter som fraktbrev, lastemanifest, faktura og lignende. Enkelte aktører ble gitt anledning til å sende inn melding om ankomst, opplysninger om transportmiddelet, besetningen og varer som bringes med som last, samt nødvendige dokumenter i Tolletatens pilotprosjekt for ekspressfortolling ved Svinesund og Ørje. Digital løsning for melde- og opplysningsplikten er nå lansert ved flere grensetollsteder på svenskegrensen og ved flere fergeterminaler.

### 5.1.5 Oppfyllelse av pliktene for tog

*Meldeplikten* for fører av tog er regulert i vareførselsforskriften § 2-3-3 annet og femte ledd. Etter bestemmelsen plikter fører av tog «å melde fra til tollmyndighetene om ankomsten snarest mulig, dersom transportmiddelet bringer varer som skal fremlegges etter vareførselsloven § 2-4», jf. annet ledd. Meldeplikten kan oppfylles ved fast ruteplan eller ved at det gis melding på forhånd, jf. femte ledd.

*Opplysningsplikten* for tog er regulert på samme måte som for motorvogn i vareførselsforskriften § 2-3-4, se ovenfor om motorvogn.

## 5.2 Opprinnelig forslag til digital opplysningsplikt

For å kunne tilby en løsning med sømløs automatisert grensepassering og frigjøring av varer i tråd med Digitoll-konseptet, må melde- og opplysningsplikten oppfylles digitalt. I høringsnotat 1 foreslo Tolletaten følgende opplysningselementer ved digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for alle transportformer:

Transportmiddel	Fører/besetning	Tid	Sted	Last
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registreringsnummer</li> <li>• Nasjonalitet til transportmiddel</li> <li>• Transportmiddeltype</li> <li>• Transportmåte</li> <li>• Transportør</li> <li>• Aktivt transportmiddel ved grensepassering</li> <li>• Passivt transportmiddel ved grensepassering</li> <li>• Containerindikator</li> <li>• Container-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navn</li> <li>• Fødselsdato</li> <li>• Nasjonalitet</li> <li>• Mannskap</li> <li>• Kontaktinformasjon (e-post/telefonnummer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimert ankomsttidspunkt</li> <li>• Estimert og faktisk tidspunkt for avreise ved siste lastested</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimert tollsted for ankomst grense</li> <li>• Lastested</li> <li>• Lossested</li> <li>• Sted for akseptanse<sup>3</sup></li> <li>• Sted for leveranse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grov varebeskrivelse</li> <li>• Ca. volum, verdi og vekt</li> <li>• Referanser til deklarasjon og/eller transittering</li> <li>• Mottaker</li> <li>• Avsender</li> <li>• Opprinnelsesland</li> <li>• Referanse til eksportdeklarasjon fra EU/Sverige</li> </ul>

Transportmiddel	Fører/besetning	Tid	Sted	Last
nummer • Tollforsegling • Kjøretøy- opplysninger				

Tabell 5 Foreslåtte opplysningselementer i høringsnotat 1 for melde- og opplysningsplikten

### 5.3 Høringsinstansene

Flere aktører peker i høringssvarene til høringsnotat 1 at det vil bli utfordrende å innhente angitte opplysninger om fører av motorvogn, eventuell besetning/mannskap og transportmiddelets registreringsnummer. Tolletaten har også mottatt innspill til både det generelle omfanget av opplysninger og om innholdet i spesifikke opplysningselementer.

*DHL Express (Norway)* skriver det er utfordrende å oppfylle enkelte elementer i det foreslåtte datasettet, herunder fødselsdato på fører av motorvogn.

*FREJA Transport Logistics* skriver at «endringer av kjøretøysopplysninger, sjåførbytte og tid for ankomst må kunne gjøres av sjåfør/bileier i forenklet løsning (f.eks. app) da disse kan skje uforutsett og utenfor speditør/manifesteiers tilgjengelighet». Videre anføres det at førers navn og fødselsdato vil bli vanskelig å innhente da det foretas flere bytter av fører og at det kan skje uforutsette hendelser underveis.

*NHO Logistikk og transport* uttrykker bekymring for ansvars- og risikofordelingen, og skriver at det ikke fremkommer klart «i hvilken grad det nye systemet skjermer sjåføren fra endringer utenfor hans kontroll. Eksempelvis at manifest korrigeres på vei. Sjåføren trenger en måte å lukke manifestet, slik at det ikke kan endres. Planen slik den er ut i dag mangler mekanismer for å beskytte sjåførens, men også øvrige deltakende aktørers, rettsikkerhet.»

*NHO Logistikk og transport* skriver videre at det vil være nødvendig med et system hvor den ansvarlige aktøren kan sikre at de forskjellige aktørene har oppfylt plikten for sin del av frakten og skriver at «det må foreligge en felles manifestløsning, med enkle og effektive korrigeringsmetoder, tilgjengelig for alle aktørene, ikke bare manifesteier.»

*KGH Customs Services* mener at informasjonselementene for oppfylling av digital melde- og opplysningsplikt er altfor omfattende. Flere av opplysningene vil være vanskelig å få tak i og opplysningene vil kunne endres underveis til tollområdet.

*Harald Halvorsen Spedisjon* oppfordrer Tolletaten til å skille klart mellom informasjonselementene i melde- og opplysningsplikten og i deklarasjonsplikten. Det bør ikke være nødvendig å oppgi de samme fraktopplysningene i begge pliktene. Hovedregelen må være at opplysninger kun skal leveres én gang og i ett system.

### 5.4 Opplysningspliktens innhold

#### 5.4.1 Formålet med melde- og opplysningsplikten

Melde- og opplysningsplikten er, sammen med fremleggelsesplikten og deklarasjonsplikten, sentral for at Tolletaten skal kunne risikovurdere transporten og håndtere grensepasseringen. I dag gjøres denne vurderingen i de fleste tilfeller gjennom manuelle prosesser der en tolltjenesteperson gjennomgår fraktdokumenter (manifest, lastelister mv.). Funn i disse dokumentene kan danne grunnlag for videre kontrollhandlinger, for eksempel fysisk kontroll av transportmiddelet.



Risikovurderingen på grensetollstedet innebærer i de fleste tilfeller søk etter relevante opplysninger i interne kilder om transportmiddelet og personer om bord, vurdering av framlagte dokumenter, og samtale med fører og observasjoner av transportmiddelet der det er aktuelt.

Dagens manuelle risikovurdering er svært tid- og ressurskrevende. Med unntak av varer som deklarerer for overgang til fri disponering på grensen eller som ankommer på transittering, vil det på ankomsttidspunktet ikke foreligge en deklarasjon som viser hvilke varer som medbringes. De fleste varer godsregistreres og direktekjøres til mottaker, og deklarerer dermed noe tid etter grensepassering.

#### **5.4.2 Betydningen av digitalisering**

Innføring av krav til at melde- og opplysningsplikten skal oppfylles digitalt vil medføre noen endringer i hvilke opplysningselementer som innhentes og detaljeringen av opplysnings-elementene.

I fremtiden skal informasjon knyttet til de ulike pliktene som hovedregel foreligge digitalt senest ved grensepassering. Tidspunktet for vurdering av informasjon flyttes og måten informasjonen vurderes på blir endret. Selve grensepasseringen vil også i stor grad bli automatisert.

Digitalisering av grensepasseringen er nødvendig for at Tolletaten i fremtiden skal kunne føre en effektiv og god kontroll med vareførselen samtidig som volumene stadig øker.

For å kunne gjennomføre risikovurderinger mest mulig effektivt legges det i Digitoll til rette for at disse i stor grad gjøres digitalt, basert på innmeldt informasjon knyttet til de ulike pliktene. Dette gir mulighet til å vurdere om kontroll skal gjennomføres ved ankomsten eller ikke. Dette er nødvendig for i større grad å tilby en automatisert vareførsel ved innførsel av varer til tollområdet.

Hvilken informasjon (opplysningselementer) som skal innhentes for å oppfylle de ulike pliktene er sentralt i et digitalt løp. Gjennom melde- og opplysningsplikten trenger Tolletaten å kjenne til hvilke varer som kommer med det enkelte transportmiddel for å kunne knytte lasten sammen med de tilhørende deklarasjonene og for å kunne vurdere om et transportmiddel og/eller varer skal kontrolleres når det ankommer tollområdet. Slik forhåndsinnsendt informasjon, samt tid og sted for ankomst, er vesentlig for å kunne vurdere informasjon samlet og planlegge og tilrettelegge for eventuelle kontroller.

Når selve grensepasseringen digitaliseres og automatiseres må Tolletaten foreta sine vurderinger utelukkende på bakgrunn av informasjon som er meldt inn. Det blir derfor enda viktigere å gjøre en god og kvalifisert vurdering av sannsynligheten for at opplysningene stemmer med de faktiske forholdene.

Tolletaten har vurdert om digitalisering av informasjonsflyten medfører at de ulike opplysningselementene må spesifiseres og detaljeres, og eventuelt gis et annet innhold enn tidligere. I dag møter fører av motorvogn på vei og ferge i ekspedisjonen. I en fremtidig digital løsning skal motorvognene i de fleste tilfeller passere tollstedet uten stopp. Siden Tolletaten ikke får snakket med føreren og heller ikke observert transportmiddelet, er det nødvendig å be om navn på fører i innmeldt informasjon. Opplysninger om fører er nødvendig for å identifisere pliktsubjektet.

Digitaliseringen medfører også behov for å innhente opplysninger om tid og sted for ankomst til tollområdet. Dette er for eksempel ikke opplysninger som innhentes i dag for motorvogn på vei og ferge, siden plikten i dag oppfylles ved oppmøte i ekspedisjon.

Digitaliseringen gjør det også nødvendig å be om referanse til de deklarasjonene som omhandler varene på aktuelt transportmiddel.

I noen tilfeller kan tekniske forhold innebære at særskilt informasjon må avgis digitalt. Det gjelder for eksempel referanse til fraktbrev, forhåndsvarsel og transittering. Bruk av slike referanser er nødvendig som identifikator på grunn av systemtekniske forhold. Dette sikrer grunnleggende funksjoner i løsningen, slik at innsendte meldinger i medhold av melde- og opplysningsplikten kan knyttes sammen med eventuelle forhåndsvarsler og/eller leverte deklarasjoner.

### **5.4.3 Hvilke forhold fører kan opplyse om**

Fører er ansvarlig for å gi opplysninger om fører, transportmiddelet, samt forventet tid og sted for ankomst til grensen. Som ansvarlig for den fysiske transporten må fører være kjent med disse opplysningene.

Ved digital oppfylning av melde- og opplysningsplikten, vil det antagelig sjelden være fører av transportmiddelet som selv sørger for levering av opplysningene som kreves. Opplysningene vil i de fleste tilfeller gis av en tollrepresentant som for eksempel kan være et transportselskap eller en speditør. Plikten til å gi opplysninger begrenses til opplysninger føreren har mulighet til å verifisere fysisk eller via for eksempel lastelister og fraktdokumenter. Ifølge opplysninger fra transportbransjen er sjeldent fører av motorvogn selv er fysisk til stede under lasting.

Fører kjenner til hvor varene lastes, hvor de skal losses og plikter å vite lastens vekt, og må også ha nok informasjon om varene til å kunne vurdere behov for sikringstiltak og om vareførselen krever særlig tillatelse for transport eller kryssing av grenser.

### **5.4.4 Forholdet til EØS-avtalen**

Norge er gjennom EØS-avtalen protokoll 10 kapittel IIa (sikkerhetsavtalen) en del av EUs tollsikkerhetsområde, og derfor forpliktet til å innføre likeverdige tollsikkerhetstiltak som det EU har ved innførsel av varer fra land utenfor sikkerhetsområdet, jf. artikkel 9b nr. 1. Det følger videre av artikkelens nr. 2 at det ikke skal innføres tilsvarende tollsikkerhetstiltak ved transport av varer mellom Norge og EUs tollområde.

Norges forpliktelser etter EØS-avtalen protokoll 10 kapittel IIa er gjennomført i norsk rett i vareførselsloven § 2-1 om forhåndsvarsling. Av paragrafens annet ledd følger det eksplisitt at det ikke skal gis forhåndsvarsel om varer som kommer fra EUs tollområde.

Tolletaten legger til grunn at Norges forpliktelser etter EØS-avtalen har betydning for hvilke plikter som kan pålegges den som transporterer varer til og fra Norge.

## 5.5 Tolletatens behov for opplysninger

### 5.5.1 Generelt

Dagens regulering av opplysningene som kreves for oppfylning av melde- og opplysningsplikten er av generell karakter. Digitalisering gjør det nødvendig å spesifisere konkrete og detaljerte krav til informasjon som skal leveres i melde- og opplysningsplikten. Dette foreslås regulert gjennom vedlegg til forskriften.

Behovet for opplysninger i melde- og opplysningsplikten er i utgangspunktet relativt likt for alle transportmåter. Målsettingen er i størst mulig grad enhetlige opplysningskrav, noe som er særlig viktig for å unngå konkurransemessige vridninger som kan oppstå hvis kravene avviker for mye mellom de ulike transportmåtene. Dagens regulering er imidlertid ulik for de forskjellige transportmåtene.

Nødvendige endringer på grunn av digitalisering vil bli størst for motorvogn som ankommer tollområdet på vei eller med ferge. Tolletaten har derfor tatt utgangspunkt i nødvendige opplysninger for å oppfylle melde- og opplysningsplikten for motorvogn, og detaljreguleringen er basert på hva som er nødvendig for å kunne håndtere digital grensepassering for denne transportformen.

For å sikre formålet med plikten og for å tilrettelegge for digitalisering er det nødvendig å spesifisere detaljerte opplysninger i melde- og opplysningsplikten. Tolletaten har behov for informasjon knyttet til transportmiddel, fører, tid og sted for ankomst, last samt referanse til tilhørende deklarasjoner. For motorvogn på vei er det nødvendig med referanse til eksportdeklarasjoner fra EU, for å ivareta grensetollsamarbeidsavtalene med Sverige og Finland (se vedlegget for nærmere redegjørelse).

### 5.5.2 Opplysninger om transportmiddel

Det er nødvendig å innhente opplysninger som kan identifisere transportmiddel digitalt. Det kan for eksempel være kjennemerke på motorvogn. Det foreslås at dette spesifiseres i forskrift også for motorvogn på vei og ferge. I vedlegg spesifiseres informasjonskravet mer detaljert til å omfatte *transportmåte, transportmiddeltype, transportmiddelets nasjonalitet, registreringsnummer (både trekkvogn og tilhenger(e) ved motorvogntransport)*.

For fartøy gjelder i dag krav til tilsvarende opplysningselementer ved innrapportering gjennom SafeSeaNet Norway. For luftfartøy og tog vil det bli vurdert på et senere tidspunkt hvilket eller hvilke identifikasjonsnummer som skal oppgis.

### 5.5.3 Opplysninger om tid og sted

Opplysninger om tid og sted for ankomst til tollområdet er nødvendige for alle transportmåter og viktig for å planlegge og tilrettelegge for kontroll. For fartøy oppfylles i dag denne plikten gjennom melding i SafeSeaNet Norway, og dette vil fortsatt gjelde. For andre transportmidler (motorvogn, luftfartøy og tog) fastsetter vareførselsforskriften § 2-3-3 femte ledd at meldeplikten kan skje ved «fast ruteplan eller ved melding om den enkelte ankomst på forhånd».

Tolletaten foreslår at informasjonskravet spesifiseres i vedlegg til vareførselsforskriften og at det skal gis opplysninger om *forventet ankomsttidspunkt og forventet ankomsttollsted*. Dette er opplysninger knyttet til transportmiddelet, og som er nødvendige for å kunne digitalisere

grensepasseringen, kunne vurdere eventuell kontroll og for å kunne håndtere digital frigjøring av varene for valgt prosedyre.

#### **5.5.4 Opplysninger om last**

Melde- og opplysningsplikten omfatter opplysninger om «*varer som medbringes som last*», jf. vareførselsloven § 2-3 første ledd. Det er i gjeldende rett ikke spesifisert i vareførselsloven eller vareførselsforskriften hvilke opplysninger om varene som skal oppgis.

Når melde- og opplysningsplikten digitaliseres er det nødvendig å fastsette detaljerte krav til hvilken informasjon som oppfylder plikten. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i den informasjonen som er tilgjengelig i dag, dels gjennom papirdokumentasjon. For å kunne foreta en samlet vurdering av innhentet informasjon, er det nødvendig å be om referanse til deklarasjonene av varene på det aktuelle transportmiddelet.

Tolletaten foreslår at førerens digitale opplysningsplikt omfatter vareopplysninger om lasten i form av *en grov varebeskrivelse, antall kolti, bruttovekt, referanse til fraktbrev og referanse til deklarasjon/transittering*.

Dette er opplysninger som i det vesentlige innhentes i dag gjennom fraktbrev, transittering eller manifestopplysninger for alle transportmåter.

Beskrivelsen av varen skal være i tekstlig format og den skal være på forsendelsesnivå, som samsvarer med de varene som deklarerer sammen. Med forsendelse menes én eller flere varer som sendes fra én avsender til én mottaker. Beskrivelsen skal være egnet til å identifisere forsendelsene som faktisk befinner seg i lasten. Generelle beskrivelser som ikke sier noe om en vares beskaffenhet eller art, som for eksempel «deler», «stykk gods», «consolidated», «diverse varer» og lignende skal ikke benyttes. Varegrupper som «bildeler», «landbruksprodukter», «hvitevarer», «frukt og grønt», «husholdningsprodukter», «klær», «sommerklær», mv. kan i denne sammenhengen være tilstrekkelige varebeskrivelser. Hvis det er samme type vare i en forsendelse kan for eksempel «bremseskive», «felg», «vindusvisker», «appelsin», «tomat», «hvetemel», «kjøleskap», «kjøkkenmaskin» og «avtrekksvifte» være dekkende varebeskrivelser.

Kravet til vareopplysninger om lasten skal gjelde for alle transportmåter, og det er ikke behov for å differensiere eller gjøre unntak basert på type transportmiddel.

#### **5.5.5 Opplysninger om fører av motorvogn som opplysningspliktig**

Fører av motorvogn er ansvarlig for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten i vareførselsforskriften § 2-3-3. I § 2-3-4 er det regulert hvilke opplysninger som skal leveres i melding om ankomst med andre transportmidler enn fartøy og luftfartøy.

I dag oppfylles melde- og opplysningsplikten ved grensepassering på vei og ferge ved at fører møter i ekspedisjonen og fremlegger dokumenter. Tolletaten må kjenne identiteten til føreren som er ansvarlig for å oppfylle melde- og opplysningsplikten. Når melde- og opplysningsplikten skal oppfylles digitalt, må Tolletaten også få opplysninger om ansvarlig fører digitalt.

Etter første høringsrunde er kravene til opplysninger om fører revurdert. Forslaget om å innhente opplysninger om førers fødselsdato og nasjonalitet videreføres ikke. Det foreslås heller ikke at det skal leveres opplysninger om besetning.

Tolletaten foreslår at det skal leveres kontaktopplysninger om fører i form av navn og telefonnummer. Det foreslås å forskriftsfeste dette i vareførselsforskriften § 2-3-4 som regulerer hvilke opplysninger som skal leveres ved melding om ankomst med andre transportmidler enn fartøy og luftfartøy. I første omgang foreslås det å gjelde for opplysninger om fører av motorvogn. Om de samme opplysningselementene også skal gjelde for fører av tog og luftfartøy vil bli vurdert i det videre arbeidet med melde- og opplysningsplikten i Digitoll-konseptet.

Opplysningene som foreslås innhentet er nødvendige for å kunne vite hvem ansvarlig fører er og komme i kontakt med vedkommende. Det kan for eksempel være opplysninger som mangler, det kan være uklarheter om hvilke varer som er innmeldt medbragt eller at transporten ikke ankommer på forventet sted og/eller tidspunkt. Det kan også være behov for å kontakte fører av motorvogn dersom transporten har passert inn til tollområdet til tross for melding om stans for kontroll. Det forutsettes at telefonnummeret som leveres er et mobilnummer som fører kan kontaktes på under transport.

Tolletaten har vurdert at innhenting av disse opplysningene har et legitimt formål, er forholdsmessig og oppfylder kravene i personvernforordningen. Bestemmelsen vil gi et tydelig supplerende behandlingsgrunnlag som oppfylder kravene i personvernforordningen artikkel 6 nr. 3 bokstav b.

Endringer i innmeldte opplysninger kan meldes inn digitalt, helt frem til grensepassering. Dersom det underveis til grensen har vært et bytte av fører på motorvogn som ikke er meldt inn skal fører stanse og melde fra om endringen i ekspedisjonen på grensetollstedet.

EU tilbyr ikke i dag en automatisert grensepassering og det innhentes derfor ikke opplysninger om fører utover førers navn i enkelte tilfeller, men alle transportmidler må stanse ved grensepassering på landevei og fører må melde seg for tollmyndighetene.

## **5.6 Opplysningspliktens innhold (revidert forslag)**

### **5.6.1 Oppsummering av ny vurdering**

I høringsnotat 1 ble det foreslått at det skal leveres opplysninger i melde- og opplysningsplikten, som også skal leveres av den deklarasjonspliktige i deklarasjonen. Opplysningene som ble foreslått innhentet under begge plikter var:

- Varebeskrivelse
- Verdi
- Bruttovekt
- Mottaker
- Avsender
- Opprinnelsesland

Etter en ny vurdering er Tolletaten kommet til at det ikke bør innhentes opplysninger om den enkelte vare (varelinjenivå) i medhold av melde- og opplysningsplikten. Dette er opplysninger som fremgår av deklarasjonen, og som primært har betydning for tollbehandling, handelsstatistikk og ved beregning og fastsetting av innførselsavgifter.

For å kunne kontrollere at det som er oppgitt i deklarasjonene som tilhører en transport stemmer overens med førers opplysninger om varene som bringes med som last, er det

likevel behov for at enkelte vareopplysninger oppgis både i deklarasjonsplikten og i melde- og opplysningsplikten. Tolletaten foreslår derfor at det på forsendelsesnivå i melde- og opplysningsplikten gis opplysninger om bruttovekt, antall kolli og overordnet varebeskrivelse av lasten. Det legges til grunn at dette er opplysninger som fremgår av fraktdokumentene og som fører av transportmiddelet kan verifisere på selvstendig grunnlag.

### 5.6.2 Reviderte opplysningselementer

Tolletatens utgangspunkt er at innholdet i opplysningsplikten bør være lik for alle transportmåter, siden formålene med melde- og opplysningsplikten er de samme uavhengig av transportmåte. Det kan likevel være behov for mindre tilpasninger basert på transportmåte. I det videre beskrives enkelte forskjeller i opplysningskravene for de ulike transportmåtene.

#### Motorvogn

For motorvogn, herunder motorvogner som ankommer med ferge, foreslås krav til levering av følgende opplysningselementer fastsatt i vareførselsforskriften vedlegg 5:

Opplysningselement	Transportnivå	Forsendelsesnivå
<b>Aktører</b>		
Førers navn	X	
Førers kontaktinformasjon (telefonnummer)	X	
Transportør ifølge fraktavtalen <sup>4</sup>	X	X
Tollrepresentant <sup>5</sup>	X	X
<b>Transport</b>		
Registreringsnummer <sup>6</sup>	X	
Transportmiddelets nasjonalitet	X	
Transportmiddeltype	X	
Transportmåte	X	
Transportutstyr (containernummer og/eller registreringsnummer tilhenger)		X
<b>Tid og sted</b>		
Forventet ankomsttidspunkt	X	
Forventet ankomsttollsted	X	
<b>Last</b>		
Referanse til fraktbrev		X
Avsender ifølge fraktavtalen		X
Mottaker ifølge fraktavtalen		X
Referanse til deklarasjon/transittering		X
Referanse til eksportdeklarasjon EU/Sverige		X
Grov varebeskrivelse		X
Antall kolli		X
Bruttovekt		X

Tabell 6 Revidert forslag om opplysningselementer for melde- og opplysningsplikten

Transportnivå er opplysninger om transporten, transportmiddelet og føreren. Forsendelsesnivå er opplysninger om lasten inndelt i de ulike forsendelsene som vil samsvare med de tilhørende deklarasjonene av varene på lasten.

I tillegg til opplysningselementene i tabellen over, er *lastested*, *lossested* og *leveringssted* viktige opplysninger. Tolletaten anmoder inntil videre aktørene om å rapportere opplysningene på frivillig basis. Tolletaten vurderer å utrede og fremme en lovendring som gir et tydelig grunnlag for levering av disse opplysningselementene fra 1. april 2025 – samtidig som digital levering blir obligatorisk.

### *Luffartøy*

Det legges til grunn at opplysninger om tid, sted og last vil være de samme ved ankomst med luffartøy som for motorvogn. For opplysninger om selve transportmiddelet vil det bli vurdert hvilket eller hvilke identifikasjonsnummer som skal oppgis.

For opplysninger om fører og besetning er det behov for ytterligere vurderinger, blant annet av de personvernmessige konsekvensene.

### *Tog*

Det legges til grunn at opplysninger om tid, sted og last vil være de samme ved ankomst med tog som for motorvogn. For opplysninger om selve transportmiddelet vil det bli vurdert hvilket identifikasjonsnummer som skal oppgis.

For opplysninger om fører og besetning er det behov for ytterligere vurderinger, blant annet av de personvernmessige konsekvensene.

### *Fartøy*

Melde- og opplysningsplikten for fartøy oppfylles i dag ved bruk av SafeSeaNet Norway. Opplysninger gis dels ved informasjonsavgivelse i systemet og dels ved innsending av dokumenter i pdf-format. Tolletaten har startet et utredningsarbeid for å avklare hvordan informasjonslevering for fartøy skal foregå i fremtiden.

Tolletatens utgangspunkt er at opplysningskravene som i dag gjelder for fartøy videreføres, men det vil bli gjort vurderinger av Tolletatens behov for opplysninger og nødvendig harmonisering med kravene til opplysninger for de andre transportmåtene.

## **5.7 Vurdering av leveringsmåte**

### **5.7.1 Generelt om leveringsmåte for opplysninger**

For å oppfylle Tolletatens strategi, som bygger på innsending og behandling av opplysninger før eller senest ved grensepassering, er det avgjørende at melde- og opplysningsplikten oppfylles digitalt for alle transportmåter. Det er derfor nødvendig å forskriftsfeste en hovedregel om digital levering i vareførselsforskriften. Dersom det ikke forskriftsfestes en slik hovedregel, vil en i praksis ha en ordning der melde- og opplysningsplikten kan oppfylles både digitalt og ved levering av papirdokumenter til tollmyndighetene. Et slikt tosporet system vil innebære at det ikke fullt ut vil være mulig å oppfylle målene om automatisert behandling og risikovurdering før grensepassering. Implementering av en automatisert grensepasseringsløsning vil heller ikke være mulig.

Tabell 2 i kapittel 2.1.3 viser utrullingsplanen for når systemstøtte blir tilgjengelig for de ulike transportmåtene. Digital melde- og opplysningsplikt kan tas i bruk for den enkelte transportmåte etter hvert som systemstøtten gjøres tilgjengelig.

Etter innspill fra næringslivet foreslår Tolletaten at hovedregel om digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten innføres samtidig for alle transportmåter. Tolletaten foreslår at hovedregelen trer i kraft 1. april 2025. Fra denne datoen vil derfor fører av transportmidler, eller dennes representant, måtte sørge for at melding om ankomst til tollområdet og tilhørende opplysninger er levert digitalt senest ved ankomst til tollområdet. Det vil gjelde enkelte unntak fra hovedregelen, blant annet for privatpersoner, som er nærmere beskrevet nedenfor. Tolletaten vil også i særlige tilfeller kunne tillate at melde- og opplysningsplikten oppfylles på annen måte, for eksempel ved å henvende seg i ekspedisjonen på tollstedet, se nærmere om dette nedenfor.

Meldingen om ankomst skal leveres til Tolletatens datasystem via et API-grensesnitt<sup>7</sup>. Slik levering forutsetter at den som leverer opplysningene har tilrettelagte datasystemer for slik innsending. Aktører som ikke har tilrettelagte datasystemer for slik utveksling, vil måtte benytte en medhjelper (tollrepresentant) for å levere opplysningene.

Fordelene med levering via et API-grensesnitt er at den som skal levere opplysningene står fritt til å tilpasse sine egne systemer med tanke på hvordan opplysningene sammenstilles før innsending. Dette muliggjør blant annet automatisk sammenstilling av opplysninger fra ulike systemer før de sendes til Tolletaten. Inntasting av opplysninger i forhåndsdefinerte digitale skjemaer fremstår i utgangspunktet som mer ressurskrevende for næringslivet. Tolletaten legger til grunn at en API-løsning vil være den minst ressurskrevende leveringsløsningen for aktører som leverer opplysninger jevnlig. For aktører som transporterer varer til Norge mer sporadisk, kan det være lite hensiktsmessig å investere i systemtilpasninger for innsending via en API-løsning. Som nevnt kan slike aktører benytte en medhjelper for å oppfylle melde- og opplysningsplikten digitalt. Tolletaten legger til grunn at dette vil innebære en kostnad i form av betaling til medhjelperen. En alternativ løsning til innsending av opplysninger via et API-grensesnitt kan være et digitalt skjema der opplysninger tastes inn manuelt. Selv om en slik løsning kan tilbys via et web-grensesnitt uten kostnader til systemtilpasning for innsender, er det på det rene at manuell inntasting av et større antall opplysningselementer vil være ressurskrevende. Med bakgrunn i dette har ikke Tolletaten prioritert utvikling av et web-grensesnitt for innsending av opplysninger.

### **5.7.2 Unntak fra kravet til digital levering**

Hovedregelen om digital oppfylling av melde- og opplysningsplikten etter vareførselsloven § 2-3 vil i utgangspunktet gjelde for alle transportmåter. Tolletaten legger til grunn at denne hovedregelen bør gjelde for transportmidlene fartøy, luftfartøy og tog.

For transport med motorvogn som er omfattet av melde- og opplysningsplikten vil det i en del situasjoner være lite praktisk å levere opplysninger digitalt til Tolletatens API-løsning. Dette vil for eksempel gjelde privatpersoner som medbringer varer til eget bruk eller yrkesutøvere som medbringer varer til bruk i egen virksomhet. Tolletaten foreslår derfor at kravet til digital



levering ved ankomst kun skal gjelde førere av motorvogn som utfører transport av varer mot vederlag. Slik internasjonal godsbeholdning er løyvepliktig etter yrkestransportlova § 10 og EU-forordning 1071/2009.

Tolletaten foreslår også en unntaksregel der melde- og opplysningsplikten kan oppfylles på annen måte i særlige tilfeller. Dette vil si at fører av transportmiddel i unntakstilfeller vil kunne melde seg for tollmyndighetene og fremlegge papirdokumenter på samme måte som i dag. Bestemmelsen er ment å være en snever unntaksbestemmelse. Manuell levering på papir er tidkrevende for Tolletaten og medfører stopp og venting ved grensepassering.

## **6 Nærmere om endringer i vareførselsforskriften**

### **6.1 Krav til opplysninger ved melding om ankomst, herunder opplysninger om fører – § 2-3-4**

Vareførselsforskriften § 2-3-4 regulerer opplysninger ved melding om ankomst med andre transportmidler enn fartøy og luftfartøy. Dette vil i praksis si ankomst med motorvogn og tog.

Det foreslås inntatt i første ledd første punktum at det skal gis opplysninger om selve transportmiddelet, i tillegg til opplysninger om lasten som medbringes. Dette er nødvendig for å sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for å innhente opplysninger på transportnivå i melde- og opplysningssystemet ved ankomst med motorvogn og tog. For fartøy og luftfartøy følger dette direkte av vareførselsloven § 2-3 første ledd andre punktum.

Det foreslås også en språklig tilpasning hvor begrepet «legge frem opplysninger» endres til «gi opplysninger», som er bedre tilpasset en digital løsning.

Det foreslås også et nytt andre og tredje punktum i § 2-3-4 første ledd som fastsetter at det i melding om ankomst med motorvogn også skal leveres opplysninger om førers navn og kontaktopplysninger.

Av kontaktopplysninger trenger Tolletaten det mobilnummeret føreren er tilgjengelig på under transport. I forslaget til forskriftstekst er dette angitt som «kontaktopplysninger». Den nye bestemmelsen foreslås for å gi et tilstrekkelig klart supplerende behandlingsgrunnlag etter personopplysningsloven. Det er ikke aktuelt nå å be om andre kontaktopplysninger som for eksempel fysisk adresse. Tolletaten vurderer at begrepet «kontaktopplysninger» er tilstrekkelig presist. Se mer om dette i kapittel 5.

Tolletaten foreslår også at det fastsettes vedlegg til vareførselsforskriften, der kravene til opplysninger ved digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten fremgår. Av ny bestemmelse i § 2-3-4 tredje ledd, fremgår det derfor at digital melding om ankomst skal inneholde de opplysninger som er fastsatt i vedlegg 5. Forslaget til vedlegg 5 gjelder transportmåten motorvogn, herunder motorvogn som ankommer på ferge. Vedlegget vil bli utvidet med enkelte justeringer for de ulike transportmåtene.

En nærmere omtale av og begrunnelse for forslaget er gitt i kapittel 5.

## 6.2 Leveringsmåte for melding om ankomst – ny § 2-3-5

Det foreslås ny bestemmelse med hovedregel om digital levering av melding om ankomst. Bakgrunnen for å oppstille krav om digital levering er nærmere beskrevet i kapittel 5.7. Formålet med bestemmelsen er å sikre at opplysninger om transportmiddel, fører og last blir digitalt tilgjengelige for Tolletaten. Levering «elektronisk til tollmyndighetenes datasystem» betyr at opplysningene skal sendes via API-løsning til Tolletatens melde- og opplysnings-system.

Plikten til digital levering er rettet mot aktører som driver kommersiell varetransport. Det fremgår derfor av bestemmelsen at plikten til digital levering gjelder «[ve]d varetransport mot vederlag». Avgrensningen innebærer at eksempelvis privatpersoner og håndverkere som kun medbringer egne varer til bruk i egen virksomhet ikke er omfattet av plikten.

Bestemmelsens annet ledd er en snever unntaksregel om at opplysninger kan leveres på annen måte enn ved digital levering i særlige tilfeller. Et eksempel på et særlig tilfelle kan være når Tolletatens systemer er ute av drift, eller dersom det på annen måte ikke lar seg gjøre å levere meldingen digitalt. Levering på annen vil i de fleste tilfeller innebære at føreren må henvende seg tollmyndighetene ved ankomst til grensen.

Tolletaten presiserer at bestemmelsen her kun gjelder leveringsmåten, ikke hvorvidt en vare er omfattet av melde- og opplysningsplikten. Dersom et transportmiddel er omfattet av melde- og opplysningsplikten, men ikke av plikten til digitallevering, må fører av transportmiddelet oppfylle plikten ved å henvende seg til tollmyndighetene ved ankomst til grensen.

En nærmere omtale av og begrunnelse for forslaget er gitt i kapittel 5.

## 6.3 Avvikling av direktekjøringsordningen

Direktekjøringsordningen videreføres midlertidig gjennom bestemmelsen i vareførselsforskriften § 4-4-14 frem til 1. april 2025. En videreføring av direktekjøringsordningen gjør det også nødvendig å videreføre unntak fra lovens hovedregel om krav til deklarasjon for varer som underlegges prosedyren tollager ved innførsel, jf. vareførselsloven §§ 3-1 og 3-2.

Vareførselsforskriften § 4-4-13 første og annet ledd og § 4-4-14 oppheves fra 1. april 2025.

For noen varer er det ikke deklarasjonsplikt. Disse er angitt i vareførselsforskriften § 4-4-13 tredje ledd. Ved oppheving av gjeldene første og annet ledd, blir det kun ett ledd i paragrafen.

En nærmere omtale av og begrunnelse for forslaget er gitt i kapittel 2.

## 6.4 Krav til opplysninger ved tollprosedyren tollager – § 4-4-1

Bestemmelsen foreslås omstrukturert for å angi mer nøyaktige hvilke rubrikker (opplysnings-elementer) som fylles ut i deklarasjonen for prosedyren tollager. Deklarasjonen for denne prosedyren skal leveres i TVINN-systemet. Opplysningskravene er derfor angitt med rubrikknavnene som benyttes i TVINN-systemet.

Bestemmelsens første ledd angir rubrikkene som skal fylles ut når varer skal lagres på henholdsvis alminnelig tollager (tollager A) og sentraltollager (tollager B).

Bestemmelsens annet ledd angir rubrikkene som skal fylles ut når varer skal lagres på henholdsvis taxfree-tollager (tollager C) og bearbeidingstollager (tollager D).

For tillatelser, som skal fylles ut i rubrikk 44, er utgangspunktet at alle tillatelser for å innføre en vare til tollområdet skal foreligge på det tidspunktet varene fremlegges for Tolletaten. Dette kravet gjelder ubetinget når en vare skal underlegges prosedyren overgang til fri disponering. Det er likevel en fast og langvarig forvaltningspraksis for at varer tillates lagret på tollager i påvente av at de aktuelle tillatelsene skaffes til veie. Enkelte varer er imidlertid belagt med restriksjoner som innebærer at de ikke kan tillates å passere inn i tollområdet før det er innhentet tillatelse. Om en vare er underlagt slike restriksjoner følger av særlovgivning utenfor tollregelverket. Som eksempel kan det nevnes varer med krav om felles innførselsdokument om helse (CHED) fra land utenfor EØS-området eller Sveits.

En nærmere omtale av og begrunnelse for forslaget er gitt i kapittel 4.

## 7 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser for næringslivet

Både utfasing av direktekjøringsordningen og innføring av en digital melde- og opplysningsplikt vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser for aktørene i bransjen. På kort sikt gir endringene økte kostnader. Besparelser forventes ikke å inntre før på lengre sikt.

Det gjennomføres store endringer også i prosedyrer og systemer i EU som følge av UCC (ny tollkodeks). Dette vil også treffe næringslivsaktører i Norge, og får dermed økonomiske konsekvenser for disse aktørene.

På kort sikt vil aktørene ha ulike investeringskostnader knyttet til systemendringer, herunder testing, opplæring og implementering. Det vil også være kostnader knyttet til omorganisering av arbeidsprosesser. I tillegg vil det en periode vil måtte legges til rette for doble løp med både manuell og digital håndtering og behandling av informasjon. Dette vil også få betydning på systemsiden.

Endring i rutiner og et større behov for koordinering mellom aktører er et antatt vesentlig kostnadselement.

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

Endringene vil på sikt medføre bedre rutiner gjennom en mer effektiv og raskere informasjonsfangst. Når vareflyten i hovedsak kan ordnes gjennom et digitalt løp mener Tolletaten dette gir besparelser både for aktørene og for Tolletaten. Grensepassering vil skje smidigere og raskere enn i dag.

#### *Datasystem*

De foreslåtte endringene forutsetter endringer i aktørenes datasystemer. Omfanget av endringene vil variere noe, etter hvilke systemer som benyttes. Flere systemer kan bli berørt, men særlig gjelder dette systemer for trafikkstyring og tollbehandling.

Når direktekjøringsordningen utfases og det innføres deklarasjonsplikt for prosedyren tollager vil varene måtte underlegges en prosedyre senest ved ankomst til grensen. Det antas at de fleste vare vil underlegges prosedyren overgang til fri disponering. Her er det allerede systemstøtte i TVINN. For en del av varene er det aktuelt å legge dem på tollager. Deklarasjonsplikt for varer som legges på tollager ble innført ved vareførselsloven, og omfanget av disse endringene i aktørenes systemer basert på tilrettelegging for prosedyren tollager, ble omtalt i høringsnotat av 11. mars 2022 om forslag til ny vareførselsforskrift og tollavgiftsforskrift.

Det foreslås at melde- og opplysningsplikten i fremtiden som hovedregel skal oppfylles digitalt. Dette krever endringer i aktørenes systemer. Informasjon skal overføres Tolletaten digitalt maskin-til-maskin, via såkalte API'er. Disse grensesnittene kan aktørene lage selv, men vanligvis overlates dette til systemleverandører som leverer tollbehandlingssystemer.

Flere leverandører lager slike API'er. En del kan brukes av flere aktører, mens andre ønsker spesialtilpassede API'er avhengig av hvilke systemer de selv har. Det er særlig innhenting av data fra aktørenes underleverandører som krever spesialtilpasninger. En del av dette er som følge av nye EU-systemer. For dataflyten inn mot Tolletaten vil de fleste tilpasninger være de samme for alle aktører.

Systemleverandørene ønsker i stor grad å standardisere. Likevel vil større kunder ikke ha mulighet til å tilpasse seg «én løsning», men vil ha tilpasninger. I tillegg lager gjerne systemleverandører ulike støttetjenester eller moduler rundt tollbehandlingssystemer, som skal gi mer effektive arbeidsprosesser.

Det er vanlig at det betales lisenskostnader til systemleverandørene for bruk. I tillegg kommer blant annet kostnader til sertifikater, implementering og opplæring. Lisenskostnader differensieres gjerne avhengig av antall brukere. Et system for tollager og tollbehandling for speditører er således avhengig av antall brukere om tilgang til oppdateringer og support.

De mange ulike faktorene og elementene som inngår, gjør det ikke mulig å isolere de delene av kostnadene som er en direkte følge av endringsforslagene. Kostnadene på systemsiden vil imidlertid ikke være den største kostnadsdriveren for aktørene.

For IT-kostnadene viser *PostNord* til at disse «vil initialt være store, men det er en engangs-investering og vi tror ikke at det vil medføre permanent høyere IT kostnader.»

Når melde- og opplysningsplikten gjennomføres digitalt, vil det normalt ikke være behov for å skrive ut papirdokumentasjon. Det må her gjøres unntak for enkelte tillatelser, varesertifikater og lignende. Disse er per i dag ikke i tilstrekkelig grad digitalisert. Eventuelle besparelser på dette området antas å ligge lenger frem i tid.

#### *Endring i rutiner generelt*

*Kuehne+Nagel* uttaler at «Det er vår oppfatning at foreslåtte endringer vil gjøre fortollingsprosessen i deklaratenden både mer tid- og kostnadskrevende. I tillegg vil vi måtte endre prosesser og systemer i alle ledd i vår trafikkoperasjon. Vi finner det sannsynlig at en tidslinje som gir god tid til planlegging av prosessomleggingen og informasjon til kunder og nettverk vil kunne redusere de største negative konsekvensene.»

*Harald Halvorsen Spedisjon* peker på at den «**største utfordringen vil ligge hos avsenderne i utlandet, som skal produsere nødvendig og korrekt dokumentasjon, inkludert betalbar handelsfaktura og stemplet varesertifikat for godset.**»

Utfasing av direktekjøringsordningen medfører store endringer for næringslivet på rutine-siden, særlig med hensyn til deres egen tilgang på informasjon fra underleverandører. I dag kan slik informasjon innhentes etter grensepassering. Når direktekjøring ikke lenger er tillatt, vil all informasjon i hovedsak måtte følge varen. Endringene blir omfattende siden ordningen benyttes på ca. 85 prosent av alle varer som innføres til landet.

Flere aktører peker på at den store utfordringen fremover ligger i å få inn tilstrekkelig informasjon tidsnok til å deklare senest ved grensepassering. I dag deklarerer det meste av varene som ankommer landet etter grensepasseringen. Denne endringen vil medføre omstillingsendringer i form av nye rutiner hos kunder og underleverandører både nasjonalt og internasjonalt.

#### *Endring i bemanning og arbeidstid*

Når all informasjon for de fleste tilfeller må foreligge ved grensepasseringen og dermed tidligere enn i dag, betyr dette at varer normalt ikke kan frigjøres ved ankomst før all informasjon for den valgte prosedyren er på plass. Mangelfull eller feil informasjon, som ikke er rettet før ankomst, må normalt rettes der og da, ellers kan transportmiddelet bli stående eller et fly eller skip får ikke tilgang til å losse varene.

Løpende retting av informasjon krever en annen bemanning hos aktørene enn i dag. Flere høringsinstanser påpeker dette i sine høringsuttalelser.

Mange aktører uttaler at utfasing av direktekjøringsordningen vil medføre behov for å øke eller skifte ut bemanning og gå over til en skiftordning. Tolletaten har fått innspill på at den største arbeidsbelastningen vil bli på kveld og helg og med en ujevn fordeling gjennom uken. Høringsinstansene viser også til at en konsekvens kan bli mangel på tollfaglig kompetanse.

*PostNord* sier de må «**både ansette flere og gå over til en skift ordning. Dette kan ikke skje uten at kostnadene øker. Vi ser også for oss at knapphet på folk med tollkunnskap og egnethet som følge av at mange speditører må oppbemanne samtidig vil føre til en generell lønnsøkning for denne gruppen. Disse økte kostnadene er vi nødt til å hente inn ved økte priser på tjenestene. Denne kostnadsøkningen er permanent, vi ser ikke for oss at behovet for den økte bemanningen vil reduseres i fremtiden.**»

*Harald Halvorsen Spedisjon* viser til at lasting av gods foretas gjennom hele dagen og at grensepassering skjer døgnet rundt. Dette vil i praksis bety at aktører i logistikkbransjen må utvide sine arbeidstider og innføre skiftordninger. De fremhever at de «**vil måtte ta høyde for en mer uforutsigbar arbeidshverdag og ujevn arbeidsbelastning, der vi må bemanne for bølgetoppene.**»

*Kuehne+Nagel* sier at «**spedisjonsbransjen som helhet vil måtte øke sin bemanning til fortolling som følge av endringene. Det er sannsynlig at en omlegging fra normalarbeidstid til døgnskiftordning, inkludert på helg, blir nødvendig.**»

*FREJA Transport Logistics* viser til at den «**betydelige kostnadsdriveren på kort- og lang sikt vil være bemanning. Sene avganger og tidlige ankomster medfører betydelig omlegging av arbeidstid og arbeidsfordeling.**»

*Leman viser også til at arbeidstiden vil bli endret og uttaler at «Endring av arbeidstider vil kunne medføre kompetansetap og oppsigelser, samt økte kostnader til lønn i form av kveldstillegg, helgetillegg etc. Dette er en kostnad det er vanskelig å dekke inn av kundene i et allerede presset marked».*

DSV antar at en skiftordning er nødvendig, noe som vil medføre økning i lønnskostnader for deres kontor i Norge. Endringene kan påvirke bemanning i avsenderland, noe som også bidrar til økte kostnader.

Flere peker på at endring i arbeidstider, og overgang til skiftordninger krever avklaringer med arbeidstakerorganisasjoner i bedriftene.

*Harald Halvorsen Spedisjon viser til at logistikkbransjen er en «stor arbeidsgiver i Norge og vi må vi tid på oss til å føre en respektfull og forsvarlig dialog med de ansatte om omleggingen av deres arbeidshverdag, inkludert ekstra kompensasjon. Det er ikke naturlig å initiere denne dialogen før omleggingen til de nye systemene finner sted og det forretningsmessige grunnlaget for utvidelse av arbeidstiden eksisterer. Det vil ikke virksomhetene kunne bære rent økonomisk.»*

*Logi Trans uttaler «Hva angår bemanning, vil det også måtte kreve reforhandling av arbeidsavtaler. Endringene vil sannsynlig kreve utvidet arbeidstid til kveld, natt og helg, hvilket ikke inngår i våre eksisterende arbeidsavtaler.»*

Aktørene har nå rundt to år på seg til å endre systemer og rutiner. Det er etter Tolletatens vurdering uklart hva det faktiske kostnadsbildet og omfanget av behovet for skiftordninger blir i praksis. Dette er avhengig av hvor mye som må ordnes når transporten står på grensen og i hvilken grad aktørene lykkes med å endre rutiner for å ha all informasjon klar på innførselstidspunktet. Det er likevel sannsynlig at en utvidelse av arbeidstiden er nødvendig.

#### *Overgangsperiode med doble løp*

Det vil en god stund fremover måtte opereres med to løp i samme transportstrøm; et hvor informasjon behandles digitalt med automatisert grensepassering og et hvor informasjon må behandles manuelt av tollere.

Det er ulik grad av digitalisering i europeiske land, noe som medfører at det er en utfordring å få tak i digital informasjon. Papirdokumenter vil ifølge næringslivsaktørene eksistere en god stund til. Når de fleste aktører både nasjonalt og internasjonalt kan operere mer eller mindre heldigitalt, vil dette gi besparelser i form av bedre informasjonsflyt til riktig tid. Det er jevnt over et ønske fra bransjen at prosesser og informasjonsflyt i logistikk kjeden i størst mulig grad digitaliseres.

#### *Behov for økt tollagerkapasitet*

Hvorvidt det er behov for å øke dagens tollagerkapasitet er noe usikkert.

*PostNord mener at «investeringene vi må gjøre i lager, lagerstyringssystem og personal som kan lagerdrift (og ikke terminaldrift) vil langt overgå kostnadene ved å ha biler stående fast på grensen.»*

Tolletaten viser til at høringsssvarene er gitt under forutsetningen i opprinnelig forslag om at direktekjørte varer skulle deklarerer fra høsten 2023. Når krav til deklarerer før ankomst ikke innføres før 1. april 2025, vil dette antagelig ha betydning for behovet for tollager-

kapasitet. Tolletaten antar således at det ikke er behov for å øke tollagerkapasiteten i nevneverdig grad. Aktørene viser til at det normalt ikke er aktuelt å legge varer som i dag direktekjøres på tollager. Det er svært kostnadskrevenende og heller ikke ønskelig. I de fleste tilfeller ønskes varer deklarerert for overgang til fri disponering ved grensepasseringen eller ved ankomst til autorisert mottaker.

## 7.2 Konsekvenser for Tolletaten

Innføring av Digitoll og avvikling av direktekjøringsordningen påvirker etaten både økonomisk og administrativt.

Systemutvikling og innføring, som utgjør den største delen av kostnadene, er bevilget og finansiert gjennom Treff-satsningen (2019–2025).

Det er forventet at innhenting av digital og noe utvidet informasjon om vareførselen, samt behandling av informasjonen før grensepassering, vil kunne gi etaten betydelige effekter på evnene til å målrette kontrollvirksomheten, også med tanke på fysisk tilstedeværelse.

Innføring av ny systemstøtte og prosesser innebærer endring av arbeidsform og -oppgaver for etaten. Helhetlig behandling av digital vareførselsinformasjon før grensepassering krever utvikling av både tollfaglig kompetanse, men også kompetanse og kapasitet knyttet til utvikling, drift og forvaltning av framtidssrettede løsninger. Etaten vil også bruke tid og ressurser på støtte til næringslivet, herunder innsalg, sikring av oppetid på løsninger samt utvikling av manuelle nødprosedyrer for håndtering av avvikssituasjoner. Endringene krever derfor både opplæring av eksisterende medarbeidere og investering i ny kompetanse.

Hovedformålet med endringene er å ta imot og behandle informasjon om alle transporter og forsendelser digitalt og før grensepassering. Hensikten er å automatisere og effektivisere grensepasseringen for etaten (og næringslivet), og legge grunnlag for en mer målrettet kontroll. En slik endring er betinget av at næringslivet i størst mulig grad leverer informasjon til Tolletaten før grensepassering, slik at nødvendige arbeidsprosesser kan gjennomføres før transportmiddelet ankommer grensepasseringsstedet. Transporter (med uavklarte feil/mangler) som skal passere på kveld/natt og helge-/helligdager vil kreve økt bemanning utenom ordinær arbeidstid. Alternativet er at transporten blir stående til påfølgende virkedag.

Digitalisert informasjonsfangst- og behandling før grensepassering og utrulling av digitale grensepasseringsløsninger vil på sikt kunne gi Tolletaten økt fleksibilitet knyttet til 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.

## 7.3 Gevinster

Generelt forventes digitalisering av prosesser knyttet til vareførsel inn og ut av landet å gi gevinster for brukerne, samfunnet for øvrig og internt i Tolletaten. Gevinstene inntreffer på ulike tidspunkt og er av ulik størrelse.

Digitalisering gir effektivisering for næringslivet gjennom redusert tidsbruk ved grensepassering, og økte muligheter til å levere korrekt informasjon. Andelen varer som fristilles ved grensepassering vil øke, noe som legger til rette for rask vareomsetning for næringslivet.

Tolletatens gevinster er knyttet til bedre digital dokumentasjon før varer bringes inn i landet, noe som gir økt innsikt og et bedre analysegrunnlag for en forenklet og forbedret kontroll av regelverket. Større grad av digitalisering gir økt automatiseringsgrad i vareførselsprosesser og mindre tidsbruk ved deklarasjonskontroller.

Mer systematisk informasjon gir også mulighet for bedre vurdering og økt forståelse av trusselbildet rundt den grensekryssende vareførselen.

## 8 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):

§ 2-3-4 skal lyde:

(1) Fører av andre transportmidler enn fartøy som kommer til tollområdet skal *gi* opplysninger om transportmiddelet og varer som bringes med som last, herunder opplysninger om vare som uten lossing skal følge transportmiddelet ut igjen av tollområdet. § 2-3-2 fjerde og femte ledd gjelder tilsvarende. *Ved ankomst med motorvogn skal det også gis opplysninger om førers navn og kontaktopplysninger.*

(2) Førerens opplysningsplikt omfatter ikke varer som transportmiddelets passasjerer har med og som det ikke betales særskilt frakt for.

(3) *Ved elektronisk levering skal melding om ankomst inneholde de opplysninger som er fastsatt i vedlegg 5.*

Ny § 2-3-5 med overskrift skal lyde:

*§ 2-3-5 Leveringsmåte for melding om ankomst*

(1) *Ved varetransport mot vederlag skal melding om ankomst leveres elektronisk til tollmyndighetenes datasystem.*

(2) *Tollmyndighetene kan i særlige tilfeller tillate at melding om ankomst leveres på annen måte enn etter første ledd.*

§ 4-4-1 skal lyde:

(1) *For varer som lagres på tollager A eller B, 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. *varenummer (8 siffer)*
- m. *opprinnelsesland*
- n. *bruttovekt*
- o. *prosedyrekode*
- p. *mengde i annen enhet*
- q. *tillatelser som skal foreligge ved grensepassering*
- r. *goodsnummer*

(2) For varer som lagres på tollager C eller D, skal deklarasjonen inneholde opplysninger om

- a. *tollprosedyre*
- b. *avsender*
- c. *antall varelinjer*
- d. *antall kolli*
- e. *deklarasjonspliktig*
- f. *tollrepresentant*
- g. *avsenderland*
- h. *container*
- i. *det aktive transportmidlets identitet og nasjonalitet ved grensepassering*
- j. *fakturert valuta og totalbeløp*
- k. *transportmåte ved grensen*
- l. *lagringssted*
- m. *varebeskrivelse*
- n. *varelinjenummer*
- o. *varenummer (8 siffer)*
- p. *opprinnelsesland*
- q. *bruttovekt*
- r. *prosedyrekode*
- s. *mengde i annen enhet*
- t. *tillatelser som skal foreligge ved grensepassering*
- u. *statistisk verdi*

§ 4-4-13 skal lyde:

Følgende varer er alltid unntatt deklareringsplikt ved innlegg på tollager:

- a. *avfall, arbeidsklær o.l. for rengjøring og retur, brevpost uten tollavgiftspliktig innhold som kan innføres uten tillatelser fra andre myndigheter, seismiske og geologiske prøver og som innføres direkte fra norsk del av kontinentalsokkelen*
- b. *norske varer og varer som tidligere har gått over i fri disponering som kommer i retur fra norsk del av kontinentalsokkelen, dersom importør og eksportør er samme person og tollavgift ikke er refundert ved utførselen*

- c. vare som tidligere har blitt utført fra tollager til norsk del av kontinentalsokkelen, og deretter har blitt returnert til tollageret. Unntaket gjelder vare til bruk på norsk del av kontinentalsokkelen og vare til bruk om bord i norskeide fartøy som opererer på norsk del av kontinentalsokkelen. Unntaket gjelder ikke proviant og forbruksvarer.

§ 4-4-14 oppheves.

Vedlegg 5 med overskrift skal lyde:

*Vedlegg 5. Opplysninger ved elektronisk levering av melding om ankomst*

*Motorvogn*

Opplysningselement	Transportnivå	Forsendelsesnivå
<b>Aktører</b>		
Førers navn	X	
Førers kontaktinformasjon	X	
Transportør ifølge fraktavtalen	X	X
Tollrepresentant	X	X
<b>Transport</b>		
Registreringsnummer	X	
Transportmiddelets nasjonalitet	X	
Transportmiddeltype	X	
Transportmåte	X	
Transportutstyr		X
<b>Tid og sted</b>		
Forventet ankomsttidspunkt	X	
Forventet ankomsttollsted	X	
<b>Last</b>		
Referanse til fraktbrev		X
Avsender ifølge fraktavtalen		X
Mottaker ifølge fraktavtalen		X
Referanse til deklarasjon		X
Referanse til eksportdeklarasjon EU/Sverige		X
Grov varebeskrivelse		X
Antall kolli		X
Bruttovekt		X

## II

Endringene i § 2-3-4, § 3-1-2 tredje ledd og § 4-4-1 trer i kraft straks. Øvrige endringer trer i kraft fra 1. april 2025.