



TOLLETATEN

Høringsnotat

Forslag til endringer i vareførselsforskriften
(Melde- og opplysningsplikt for fartøy)

Del 6

Digitoll

Oslo, 17. mars 2025

Høringsfrist: 23. mai 2025

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
1.1	Bakgrunn for høringen.....	3
1.2	Endringer i SafeSeaNet Norway	3
2	Plikter ved ankomst med fartøy	4
2.1	Gjeldende rett og praksis	4
2.2	Nærmere om EMSWe-forordningen og SSNN.....	8
3	Tolletatens vurderinger og forslag	9
3.1	Melde- og opplysningsplikt ved ankomst med fartøy	9
3.2	Tillatelse til videre transport i tollområdet	13
3.3	Tillatelse til å gå til et annet sted	14
3.4	Fører av motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy	14
4	Merknader til bestemmelsene	15
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	17
6	Forslag til endring i vareførselsforskriften	17

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for høringen

Tolletaten sender med dette på høring forslag til endringer i vareførselsforskriften for å tilpasse bestemmelser til krav om digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for transport med fartøy.

Høringen betegnes høring 6, og er en oppfølging og videreføring av tidligere forslag knyttet til innføring av Digitoll:

- høringsnotat 1, datert 20. september 2022
- høringsnotat 2, datert 30. mai 2023 med vedlegg
- høringsnotat 3, datert 13. november 2023
- høringsnotat 4, datert 1. februar 2024
- høringsnotat 5, datert 4. februar 2025

I denne høringen foreslås det endringer i vareførselsforskriften om hvilke opplysninger som kreves for digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for transport med fartøy. Endringene har blant annet sammenheng med at det i forbindelse med implementeringen av EU forordningen omtalt i punkt 1.2 skal gjøres endringer i Kystverkets innrapporteringsystem SafeSeaNet Norway. I tillegg foreslås det enkelte tilpasninger i regelverket som er nødvendig i forbindelse med at det blir krav til digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for alle transportmåter fra 1. februar 2026.

Tolletaten sender følgende forslag til endringer i vareførselsforskriften på høring:

Endringsforslag	Ikrafttredelse
§ 2-2-1– Bestemmelsessted ved ankomst til tollområdet – presisering i tråd med dagens praksis.	01.02.2026
§ 2-3-1 – Meldeplikt ved ankomst – andre ledd foreslås systemnøytral.	01.02.2026
§ 2-3-2 – Opplysninger ved melding om ankomst – utvidelse av opplysningskrav og andre nødvendige tilpasninger.	01.02.2026
§ 2-3-3 – Presisering av at fører av motorvogn er ansvarlig for å melde inn opplysninger om varer som bringes med i motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy.	01.02.2026
§ 2-5-1 – Endring av vilkårene for tillatelse til videre transport i tollområdet.	01.02.2026

1.2 Endringer i SafeSeaNet Norway

EU vedtok i 2019 forordning 2019/1239 av 20. juni 2019 - European Maritime Single Window environment (EMSWe-forordningen). Forordningen gjelder etablering av en europeisk plattform for rapportering fra skip og oppheving av gjeldende direktiv 2010/65/EU.

Forordningen er tatt inn i EØS-avtalen og gjelder fra 15. august 2025. Forordningen innfører

ingen nye meldeplikter, men gjelder for eksisterende forpliktelser. Forordningen regulerer kun måten det skal rapporteres.

EMSWe er et rettslig og teknisk rammeverk for elektronisk overføring av rapporteringspliktig informasjon ved havneanløp i EU. Formålet med forordningen er å harmonisere regler for rapportering av informasjon som kreves i forbindelse med skipsanløp til og avgang fra havn i EØS. Dette oppnås gjennom et nettverk av nasjonale «Single Windows» (NSW) med et europeisk harmonisert grensesnitt, samt bruk av en felles europeisk programpakke for maskin til maskin grensesnitt. De tekniske kravene som stilles til medlemsstatene i forordningen skal sikre at informasjonen som innrapporteres fra fartøy ved havneanløp sirkuleres mellom medlemsstatene, slik at samme informasjon kun må rapporteres én gang.

Forordningen omfatter rapporteringsforpliktelser som følger av EU-regelverk, FAL-konvensjonen og andre internasjonale rettsakter og nasjonale rapporteringsforpliktelser. EU Kommisjonen har utarbeidet et felles datasett for rapporteringsforpliktelsene.

SafeSeaNet Norway (SSNN) er et nasjonalt Single Window-system, og brukes som rapporteringskanal for norske offentlige virksomheter der fartøy pålegges rapporteringsplikter. SSNN brukes i dag for de fleste meldeplikter for skipsanløp til og avgang fra havn i Norge og vil bli tilpasset for å oppfylle kravene etter EMSWe-forordningen. Tolletaten bruker i dag opplysninger fra SSNN for melde- og opplysningsplikten etter vareførselsloven § 2-3. Dataelementer Tolletaten krever for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten via SSNN må inngå i EU/EMSWe datasett.

For å kunne ta i bruk dataelementene fra EMSWe utover rapporteringsforpliktelsene nevnt i forordningen som følger av internasjonal rett, må det finnes en rapporteringsforpliktelse for fartøy med hjemmel i nasjonal rett. Det er derfor behov for å presisere opplysningskravet ytterligere i vareførselsforskriften.

Krav til opplysninger for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for transport på veg og ferge var en del av høring 2. Etter innspill fra høringsinstansene ble disse revidert før høring 3 som omhandlet krav til opplysninger for digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for transport med fly, tog og motorvogn. I påvente av avklaringer knyttet til EMSWe og endringer i SafeSeaNet Norway ble det i høring 3 ikke foreslått endringer i melde- og opplysningsplikten for transport med fartøy.

2 Plikter ved ankomst med fartøy

2.1 Gjeldende rett og praksis

2.1.1 Generelt om melde- og opplysningsplikt

Melde- og opplysningsplikten er todelt og omfatter en plikt til å melde fra om et transportmiddels ankomst til tollområdet (meldeplikten) og plikt til å gi opplysninger om transportmiddelet, 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.

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.

Meldeplikten ved ankomst med fartøy er nærmere regulert i vareførselsforskriften § 2-3-1 mens § 2-3-2 omhandler opplysningsplikten ved melding om ankomst med fartøy.

2.1.2 Meldeplikt ved ankomst med fartøy - § 2-3-1

Meldeplikten ved ankomst med fartøy er nærmere regulert i vareførselsforskriften § 2-3-1. Første ledd regulerer fører av fartøy sin plikt til å melde fra om fartøyets ankomst til tollmyndighetene som hovedregel minst 24 timer før ankomst. Der reisen varer mindre enn 24 timer skal fører melde fra senest når fartøyet forlater forrige havn, og i tilfeller hvor ankomsthavn eller ankomsttidspunkt er ukjent eller endres underveis skal fører melde fra så snart opplysningene er kjent.

Med «ankomst» menes ankomst til bestemmelsessted i tollområdet. Bestemmelsessted ved ankomst med fartøy er sted hvor tollmyndighetene er stasjonert, jf. § 2-2-1 første ledd første punktum. Med «sted hvor tollmyndighetene er stasjonert» menes en kommune hvor tollmyndighetene har ekspedisjonssted, jf. § 2-2-1 første ledd annet punktum. I forvaltningspraksis har dette de aller fleste steder i landet vært oppfattet som det havneområdet eller den kommune hvor tollkontoret ligger. Fører av fartøy kan gå til et annet sted dersom tollmyndighetenes tillatelse innhentes på forhånd, jf. § 2-5. I praksis innhentes det ikke eksplisitt tillatelse, men fartøy melder i SSNN hvilken havn det skal anløpe. Hvis Tolletaten pålegger fartøyet å anløpe et annet sted enn det som angis i SSNN, blir fartøysfører informert om dette.

Etter annet ledd følger det at fører skal sende inn melding om ankomst elektronisk i SSNN. Melding kan gis av andre på førerens vegne.

I tredje ledd er det gjort visse unntak for fritidsfartøy. Det gjelder unntak fra melde- og opplysningsplikten på visse vilkår, for transportmidler som unntas fra deklareringsplikt etter § 4-1-9 eller § 4-1-10 annet ledd.

Fjerde ledd gjelder unntak fra melde- og opplysningsplikten på visse vilkår, for fører av norsk fartøy som har vare fra fiske og fangst om bord og fører av fartøy som har petroleumprodukter og mineraler fra norsk del av kontinentalsokkelen om bord.

2.1.3 Opplysninger ved melding om ankomst med fartøy - § 2-3-2

Bestemmelsen regulerer hvilke opplysninger melding om ankomst med fartøy skal inneholde. Opplysningsplikten innebærer at det i ankomstmeldingen skal rapporteres opplysninger til

tollmyndighetene om selve fartøyet, lasten som medbringes, varer medbragt av besetningen (besetningsdeklarasjon) og proviant (proviantdeklarasjon), jf. første ledd.

Norge er forpliktet av Konvensjon om lettelser i internasjonal sjøtransport (FAL-konvensjonen) av 1965. Vedlegget til FAL-konvensjonen inneholder "standarder" og "anbefalte praksiser" om formaliteter, dokumentasjonskrav og prosedyrer som henholdsvis skal og bør anvendes ved ankomst, under oppholdet, og ved avreise for skip, deres besetninger, passasjerer, bagasje og last. Offentlig myndigheter skal kun kreve et minimum av opplysninger som er nødvendig ved ankomst til, opphold i og avgang fra havn.

Opplysningene som leveres i dag tilsvare i hovedsak de standardiserte deklarasjonene i FAL-konvensjonen: FAL 1 General Declaration (RD-0043 - fartøysdeklarasjon), FAL 2 Cargo Declaration (skjema RD-0042 - lastedeklarasjon), FAL 3 Ships Stores Declaration (skjema RD-0041 proviantdeklarasjon) og FAL 4 Crew's Effects Declaration (skjema RD-0044 – besetningsdeklarasjon) og som alle er implementert i SSNN. (Innrapportering ved bruk av skjema brukes kun når SSNN er nede.) I tillegg leveres også besetningsliste og passasjerliste i SSNN. Tolletaten har hjemmel i vareførselsforskriften § 8-8-1 til å kreve passasjer- og besetningslister for kontrollformål.

Nærmere om hvilke opplysninger som leveres i SSNN for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikt for fører av fartøy

I brukerdokumentasjonen for SSNN er det nærmere utfyllingsregler for rapportering av skipsanløp til og fra Norge, som blant annet viser til hjemlene i §§ 2-3-2 og 8-8-1. Det som kreves med hjemmel i § 2-3-2 og som ellers fremgår av skjemaene nevnt ovenfor er:

- Opplysninger om tollpliktige varer tilhørende besetningsmedlemmene (besetningsdeklarasjon), jf. første ledd bokstav c
- Opplysninger om last, herunder skipets last ved avgang og losseopplysninger i ankomsthavn jf. første ledd bokstav b og fjerde ledd. Som et minimum gis følgende opplysninger om last:
 - Referanse til fraktbrev (Bill of lading nr.)
 - Merke/nr (Godsets merking)
 - Antall stykk/enheter
 - Emballasjetype
 - Bruttovekt/volum
 - Beskrivelse av varene
- Opplysninger om tollagerholder/tollrepresentant
- Neste anløpshavn og anslått ankomsttidspunkt, jf. første ledd bokstav a
- Proviantbeholdning (proviantdeklarasjon), jf. første ledd bokstav d.

Systemteknisk kan opplysningene gis i fritekstfelt eller ved å vedlegge lastemanifest eller annet dokument som inneholder minimumsopplysninger om last. For samleforsendelse/containerlast/stykkgoods skal lastemanifest eller annet dokument med minimumsopplysningene legges ved.

Etter sjette ledd skal også opplysninger om vare i fartøyet som uten lossing skal følge transportmiddelet ut igjen av tollområdet overføres i SafeSeaNet Norway dersom tollmyndighetene krever det.

Endringer i opplysninger

Ved at det skal meldes fra om ankomst på forhånd oppstår det en mulighet for avvik mellom leverte opplysninger og den faktiske situasjonen ved innpassering til tollområdet. Det er derfor presisert i tredje ledd at føreren plikter å oppdatere dokumentene eller informasjon i SafeSeaNet Norway snarest mulig ved endringer, og senest ved passering inn i norsk tollområde. Av praktiske årsaker er det oppstilt en særlig regel for proviant, ved at det kun er vesentlige endringer som skal innrapporteres.

Av femte ledd følger det at fører eller den som handler på førers vegne skal kontrollere at meldingskvittering mottas. På forespørsel skal det legges frem meldingskvittering og dokumentasjon som bekrefter at opplysningene som leveres etter første ledd er riktige.

Unntak for enkelte varer og transportmidler

Det følger av § 2-3-2 annet ledd at førerens opplysningsplikt om last ikke omfatter varer som fartøyets passasjerer har med og som det ikke betales særskilt frakt for.

Bestemmelsens syvende til tiende ledd regulerer unntak på visse vilkår for henholdsvis fører av turistfartøy, passasjerfartøy, forsyningsfartøy og fører av fartøy som har petroleumsprodukter og mineraler fra norsk del av kontinentalsokkelen om bord. I hovedsak gjelder dette unntak fra krav til å overføre opplysninger om besetning og proviant.

2.1.4 Tillatelse til videre transport i tollområdet – vareførselsloven § 2-5

Dersom det i et fartøy er varer, herunder proviant, som ikke er tollbehandlet ved innførselen, må føreren ikke la fartøyet gå videre til et annet sted i tollområdet før tollmyndighetene har gitt tillatelse til det, jf. vareførselsloven § 2-5. Bestemmelsen skal sikre tollmyndighetenes kontroll med fartøy som går fra et sted i tollområdet til et annet sted i tollområdet med varer som ikke er tollbehandlet.

Alle varer som innføres til tollområdet, skal etter vareførselsloven § 3-1 underlegges en tollprosedyre, med mindre varen gjenutføres eller avstås etter vareførselsloven § 3-7. Tollbehandling innebærer at varen underlegges en tollprosedyre og frigjøres for valgt prosedyre ved ankomst etter vareførselsloven kapittel 4.

For fartøy som frakter varer som skal leveres på flere steder i tollområdet, er det imidlertid etablert en særordning med meldeplikt i stedet for at varene tollbehandles, jf. Prop.L 237 (2020-2021) Vareførselsloven og tollavgiftsloven s. 43. Dette innebærer ikke at varene fritas deklarasjonsplikt, men at plikten utsettes til ankomst til nytt bestemmelsessted.

Vareførselsloven § 2-5 pålegger i slike tilfeller fører å innhente tillatelse for varer som ikke er tollbehandlet, før videre transport i tollområdet. For fartøy innebærer det at det gis en tillatelse i SSNN. Vareførselsforskriften § 2-5-1 pålegger fører å ha tilgjengelig dokumenter som fører har fått av tollmyndighetene. Dette gjelder for eksempel dokumenter for fartøy som er tilgjengelig for tollmyndighetene i SSNN.

Praksis i dag er at det ikke gis en særskilt tillatelse i SSNN, men at tillatelse til videre seilas i tollområdet anses gitt ved at det gis anløpsmelding til Tolletaten i SSNN. Melding ved videre transport i tollområdet inneholder samme opplysninger som melding om ankomst unntatt opplysninger om besetning og proviant.

Når tollmyndighetene har gitt tillatelse til videre transport i tollområdet gjelder pliktene etter §§ 2-2, 2-3, 2-4 og 2-6 tilsvarende ved ankomst til det nye bestemmelsesstedet i tollområdet, jf. § 2-5 første ledd.

2.1.5 Registrering av ankomst og fremleggelse av varer

Det finnes mange havner (bestemmelsessteder) i tollområdet hvor det anløper skip med varer og hvor Tolletaten ikke er stasjonert. I disse havnene har Tolletaten ikke systemer for å registrere ankomst av fartøy. For å registrere faktisk ankomst er Tolletaten avhengig av opplysninger fra tredjepart. Tolletaten har fastsatt en ny bestemmelse i vareførselsforskriften § 2-3-8 som gir Tolletaten hjemmel til å registrere et transportmiddel ved bruk av automatisk system. Når et skip er registrert som ankommet i SSNN, vil opplysningene overføres til Tolletatens systemer og varene som er koblet til den innmeldte transporten registreres som ankommet.

Etter vareførselsloven § 2-4 skal den som innfører en vare til tollområdet legge varen frem for kontroll for tollmyndighetene. I forarbeidene til vareførselsloven er det beskrevet at fremleggelsesplikten ikke innebærer at alle varer skal vises frem i ekspedisjonen, men være fysisk tilgjengelig for kontroll. Når Tolletaten har fått melding om at et skip har ankommet til et gitt bestemmelsessted vil varene være tilgjengelig for kontroll.

Tolletaten har fastsatt en ny bestemmelse i vareførselsforskriften § 2-4-10 som gir Tolletaten hjemmel til å anse en vare som fremlagt når transportmiddelet er registrert som ankommet av et automatisk system. Bestemmelsene er kun en kan-bestemmelse og skal brukes der det er hensiktsmessig. Ved ankomst med fartøy gjennomføres risikovurdering etter at opplysninger er sendt inn. Dersom alle opplysninger og deklarasjon er levert og det ikke er grunnlag for kontroll, anses varene som er meldt inn som fremlagt og det gis melding (dirigeringsignal) for de varene som er meldt om at varene kan losses. I høring 5 (Digitoll med høringsfrist 18. mars) er det foreslått en ny bestemmelse i vareførselsforskriften § 2-6-1 annet ledd om generell lossetillatelse for varer som ankommer tollområdet med fartøy, luftfartøy og tog også for varer som ikke er tollbehandlet og frigjort for valgt prosedyre på lossetidspunktet.

2.2 Nærmere om EMSWe-forordningen og SSNN

Forordningen ble innlemmet i EØS-avtalen med noen mindre unntak som følge av at Norge ikke er medlem av Tollunionen.

I EØS-notatet om forordningen står det:

«Forordningen inkluderer tollrapportering som en del av data som skal meldes inn i EMSWe. Norge er ikke en del av EUs tollunion og er ikke omfattet av EUs felles tollregler. I denne sammenheng vil det bety at rapportering til norske tollmyndigheter ikke vil være oppfylt for fartøy ved at de rapporterer det som kreves internt i EU. Tollrapportering ved import og eksport til Norge vil dermed måtte være å anse som en nasjonal meldeplikt og må håndteres etter prosedyrene for implementering av nasjonale meldeplikter.

Når det gjelder håndteringen av de nasjonale meldeplikter som eksisterer i dag legges det opp til at disse inkluderes i EMSWe-datasettet.»

Innføring av nye nasjonale meldeplikter kan ikke innføres uten godkjenning fra Kommisjonen. Som følge av at Norge ikke er en del av Tollunionen er melde- og opplysningsplikten etter vareførselsloven å anse som en nasjonal meldeplikt etter EMSWe-forordningen. Norge har søkt om å få lagt til noen få dataelementer i EMSWe datasettet med utgangspunkt i at opplysningskravet for melde- og opplysningsplikten for ankomst med fartøy skal være som foreslått i denne høringen. Kommisjonen har innvilget dette og opplysningene vil bli lagt til i datasettet når en forskriftsendring vedtas.

De nye kravene i EMSWe-forordningen medfører at SSNN må videreutvikles av Kystverket slik at løsningen tilfredsstiller de nye kravene, herunder de krav til dataelementer som skal gjelde etter den nye forordningen.

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

3 Tolletatens vurderinger og forslag

3.1 Melde- og opplysningsplikt ved ankomst med fartøy

3.1.1 Datakrav

Det er vedtatt en ny bestemmelse i vareførselsforskriften § 2-3-6 som trer i kraft 1. februar 2026 når elektronisk levering av melding om ankomst blir obligatorisk. Bestemmelsen lyder slik:

(1) Ved transport av varer mot vederlag eller til bruk i egen virksomhet 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.

Innføring av kravet til at melde- og opplysningsplikten skal oppfylles digitalt har medført noen endringer i hvilke opplysningselementer som innhentes og detaljeringen av opplysningselementene. Opplysningskravene for elektronisk levering av melding om ankomst er fastsatt i vedlegg 5 til vareførselsforskriften. I vareførselsforskriften § 2-3-4 som gjelder opplysninger ved melding om ankomst med andre transportmidler enn fartøy er det tatt inn et nytt tredje ledd som sier at «ved elektronisk levering skal melding om ankomst inneholde de opplysninger som er fastsatt i vedlegg 5».

I høring 2 skrev vi at: «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».

Fartøy frakter som regel store mengder varer sammenlignet med andre typer transportmidler og anløper også på mange steder hvor Tolletaten ikke er stasjonert. I tillegg er det mange steder store avstander som gjør at det tar tid for Tolletaten å flytte tjenestepersoner for å gjennomføre kontroll. Det gjør at det er behov for noe mer opplysninger ved ankomst med fartøy. Tolletaten foreslår ingen endringer i kravet til opplysninger for oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten om besetning og proviant.

Opplysningskravene i vedlegg 5 er det som foreslås som nytt, og det foreslås ikke endringer i plikten til å gi opplysninger som finnes i henholdsvis fartøysdeklarasjon, lastedeklarasjon, besetningsdeklarasjon og proviantdeklarasjon.

Opplysninger som kreves etter vedlegg 5 er:

Aktører
Førers navn og kontaktopplysninger
Transportør ifølge fraktavtalen
Tollrepresentant
Transport
Identifikator(er) for transportmiddel
Transportmiddelets nasjonalitet
Transportmiddeltype
Transportmåte
Transportutstyr
Tid og sted
Ankomsttidspunkt
Ankomsttollsted
Last
Referanse til fraktbrev
Avsender ifølge fraktavtalen
Mottaker ifølge fraktavtalen
Referanser til importdeklarasjon/transittering
Referanse til eksportdeklarasjon EU (kun motorvogn)
Grov varebeskrivelse
Antall kolli
Bruttovekt

Opplysningskravene i vedlegg 5 er en beskrivelse på overordnet nivå og som innebærer at det kan kreves at det leveres mer enn én opplysning for hver kategori for å oppnå formålet med innhenting av opplysningen. For eksempel vil «transportør ifølge fraktavtalen» innebære at man må levere både navn og organisasjonsnummer eller EORI-nummer for å kunne identifisere transportøren.

Det foreslås ikke endringer i plikten til å gi opplysninger om last som er spesifisert for hvert lossested, jf. § 2-3-2 fjerde ledd. Det samme gjelder for plikten til å gi opplysninger om vare i fartøy som uten lossing skal følge transportmiddelet ut igjen av tollområdet, jf. sjette ledd.

For øvrige beskrivelser av hva som ligger i de enkelte opplysningselementene viser vi til den tekniske beskrivelsen av melde- og opplysningsløsningen på tolletatens sider: <https://toll.github.io>. Denne siden vil bli oppdatert med konkretisering av opplysningskravene for fartøy etter at forslag til endringer i forskriften er vedtatt, herunder tilleggsopplysninger fra fartøysdeklarasjon og lastedeklarasjon som ikke omfattes av vedlegg 5. Dette kan for eksempel være neste ankomststed etter den første norske anløpshavnen og anslått ankomsttidspunkt.

Tolletaten kan i enkelte tilfeller ha behov for at fører av fartøy gir opplysninger om godskjøretøy om bord. Vi vil utrede behovet nærmere og se på muligheten for å kreve dette.

3.1.2 Tidsfrister

Fra 1. februar 2026 blir hovedregelen at melde- og opplysningsplikten skal oppfylles digitalt før eller senest ved ankomst til tollområdet. For fartøy foreslås det ingen endring i de særskilte tidsfristene om at fører av fartøy skal melde fra om fartøyets ankomst til tollområdet minst 24 timer på forhånd. Der reisen varer mindre enn 24 timer skal fører melde fra senest når fartøyet forlater forrige havn, og i tilfeller hvor ankomsthavnen eller ankomsttidspunkt er ukjent eller endres underveis skal fører melde fra så snart opplysningene er kjent.

Det kan være store volum av varer om bord i fartøy som gjør risikovurdering og utvelgelse av kontrollobjekter mer omfattende enn for andre transportformer. Tolletaten er stasjonert i svært få av havnene hvor skip anløper og trenger tid til å planlegge kontroller og forflytte personell. Dersom det skal settes kortere frist for innlevering av opplysninger vil dette kunne medføre unødvendige forsinkelser for fartøyene. At riktige opplysninger leveres innen fristene legger til rette for at varer som det ikke er behov for å kontrollere, kan frigjøres til valgt prosedyre umiddelbart ved ankomst.

I tråd med gjeldende rett og dagens praksis foreslås det derfor at det ikke gjøres endringer i fristene for melde- og opplysningsplikten med unntak av kravet i vedlegg 5 om å vise til referanse til valgt tollprosedyre. Dersom det innføres krav til å levere opplysninger om referanse til valgt tollprosedyre minst 24 timer før ankomst medfører dette i praksis en fremskyndet deklarasjonsplikt.

Det foreslås derfor at referanse til valgt tollprosedyre ikke følger de særskilte tidsfristene i § 2-3-1 første ledd, men at fristen følger hovedregelen som er før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted, som ved videre i transport i tollområdet er den havnen der de konkrete varene skal losses.

3.1.3 Leveringsmåte

SafeSeaNet Norway skal kunne benyttes for digital oppfyllelse av melde- og opplysningsplikten for fartøy også i fremtiden. I nye SSNN vil det være mulig å sende inn opplysninger enten via API eller en portal. Se kystverkets hjemmesider for nærmere informasjon om endringer av SSNN.

Tolletaten vil i tillegg lage støtte for at hele eller deler av melde- og opplysningsplikten kan oppfylles ved å sende data direkte til Digitolls APIer som for andre transportmåter. Det tilrettelegges for at fører kan bruke tollrepresentant til å avlevere ulike deler av informasjonen (forsendelsesinformasjon og referanse til valgt tollprosedyre), selv om disse ikke alltid har tilgang til SSNN.

I vareførselsforskriften er det kun omtalt at melding skal gis i SafeSeaNet Norway. Tolletatens vurdering er at det ikke er nødvendig at det angis navn på systemer som brukes for innsending av opplysninger. Det foreslås derfor å fjerne henvisningen til SSNN i § 2-3-1 annet ledd slik at bestemmelsen er systemnøytral og dermed også omfatter Tolletatens API-løsning (Digitoll). Det foreslås å spesifisere at det må være et system som er godkjent av tollmyndighetene.

Tolletaten samarbeider med Kystverket om utvikling av ny løsning for rapportering til Tolletaten. Det antas at den gamle SafeSeaNet-løsningen må være i bruk i en periode etter at ny SSNN er satt i drift.

I høring 3 hvor kravene til opplysninger i vedlegg 5 ble foreslått ble det ikke ansett nødvendig å dele opplysningskravene i nivåer. I den tekniske beskrivelsen på toll.no er opplysningskravene detaljert beskrevet på de ulike nivåene: transport, hovedforsendelse og forsendelse. Nivåene tilsvarer nivåinndelingen i EUs datamodell - EU Customs Data Model (EUCDM): Active Border Transport Means, Master Consignment og House Consignment). Inndelingen har betydning for innsending av opplysninger.

Melding om forsendelse (house)

Melding om forsendelse inneholder informasjon om en vare som skal importeres. Den må inneholde referanse til transportdokumentnummer (avtalen mellom avsender og mottaker ref. over) samt referanse til deklarasjon, i forkant av grensepassering. Videre må forsendelsen inneholde en referanse til hovedforsendelse (transportdokumentnummer på avtalen mellom speditør og transportør), med mindre forsendelsen knyttes direkte mot transport (direkteforsendelse). Hvilken transportør som har oppdraget med å frakte forsendelsen skal også være referert i forsendelsen (transportør iht. transportdokumentet (avtalen)).

Melding om hovedforsendelse (master)

Hovedforsendelsen må inneholde en referanse til transportdokumentnummeret og til hvilken transportør som har oppdraget med å frakte hovedforsendelsen. Alle forsendelser må inneholde referanse til en hovedforsendelse (unntaket er direkteforsendelser som er knyttet direkte til transport).

Melding om transport

Fører av transportmiddel er ansvarlig for å melde når transportmiddel ankommer, samt opplyse om fartøy, last, varer medbragt av besetningen samt proviant. Det er kun fartøy og last som er dekket av dagens MO-løsning for andre transportmåter. Melding om transport i MO-APIet vil måtte utvides til å dekke varer medbragt av besetningen samt proviant.

Melding om transport skal inneholde referanse til hvilke last som er om bord ved å referere til transportdokumentnummeret og ev. forsendelser (direkteforsendelser) iht. strukturen over.

Pliktsubjekt - behov for samhandling mellom aktører

Melde- og opplysningsplikten regulerer at fører er pliktig til å sende inn informasjonen over. På samme måte som for andre transportmåter må fører i samarbeid med andre næringslivsaktører samarbeide om hvem som skal sende inn hvilken informasjon innen de frister som er satt. Dette samarbeidet er det aktørene selv som har ansvaret for å koordinere.

3.1.4 Meldingskvittering

Etter vareførselsforskriften § 2-3-2 femte ledd første og andre punktum skal føreren eller den som handler på dennes vegne skal kontrollere at meldingskvittering mottas. På forespørsel skal det legges frem meldingskvittering og all tilgjengelig dokumentasjon som kan bekrefte at opplysningene nevnt i første ledd er riktige.

I nytt SSNN ønsker Kystverket å minimere bruken av kvitteringsløsninger. Hva som er sendt inn vil fremgå av logger. Tolletaten vurderer det derfor ikke som nødvendig å videreføre en ordning med meldingskvitteringer og foreslår å fjerne første og annet punktum i § 2-3-2 femte ledd.

3.2 Tillatelse til videre transport i tollområdet

Fra 1. september 2026 opphører muligheten for direktekjøring. Det blir krav til deklarerer før eller senest ved ankomst til tollområdet. For fartøy som bringer med seg varer, herunder proviant, som ikke er tollbehandlet ved ankomst til tollområdet vil det imidlertid fortsatt være mulig å få tillatelse til videre transport i tollområdet i medhold av § 2-5 for de varene som ikke skal losses i første anløpshavn.

Dagens praksis med at tillatelse til videre seilas i tollområdet gis ved anløpsmelding i SSNN foreslås å langt på vei videreføres, men det foreslås at datakravet modifiseres noe ved at opplysningskravene i § 2-3-2 gjelder for tillatelse til videre seilas i tollområdet, unntatt referanse til valgt tollprosedyre.

Nåværende praksis om at leveringsfrist for meldeplikten i vareførselsloven § 2-5 er den samme for melde- og opplysningsplikten etter vareførselsforskriften § 2-3-1 bør fortsatt gjelde og det foreslås at dette fremgår av § 2-5-1 med henvisning til at melding skal leveres etter § 2-3-1.

Et typisk scenario for fartøy som har flere anløpshavner vil være at melde- og opplysningsplikten oppfylles for de varene som skal losses av ved første anløpshavn. Disse blir også frigjort for valgt tollprosedyre ved første anløpshavn. For de varene som ikke skal tollbehandles ved første anløpshavn skal det i henhold til § 2-5-1 leveres melding etter § 2-3-1 med opplysningskrav som følger av § 2-3-2, inkludert opplysninger i vedlegg 5, unntatt referanse til valgt tollprosedyre. Når disse opplysningene leveres til tollmyndighetene anses meldeplikten i § 2-5 som oppfylt, og tillatelse til videre transport i tollområdet anses gitt for de varene som ikke er tollbehandlet. §§ 2-2 til 2-4 og 2-6 gjelder ved ankomst til nytt bestemmelsessted i tollområdet. Det vil si at allerede innsendte opplysninger om varer som skal videre til ny anløpshavn må suppleres med referanse til valgt tollprosedyre før ankomst til nytt bestemmelsessted.

Oppsummeringsvis foreslås det følgende for fartøy som anløper flere havner:

Første bestemmelsessted: Det skal leveres melde- og opplysningsdata for alle varer før første anløpshavn etter fristene i § 2-3-1, men det er bare krav til å levere referanse til valgt tollprosedyre for de varene som skal bli frigitt for valgt tollprosedyre i første anløpshavn.
Neste bestemmelsessted: Melde- og opplysningsdata, inkludert melding om transport, må

oppdateres med referanse til valgt tollprosedyre for de varene som skal bli frigitt for valgt tollprosedyre. Denne prosessen gjentas for hvert bestemmelsessted fartøyet anløper.

Dagens praksis med at tollmyndighetene ikke gir en særskilt tillatelse til videre seilas i tollområdet, men at tillatelse anses gitt ved anløpsmelding til Tolletaten bør forskriftsfestes. Vareførselsloven § 2-5 første ledd angir at tollmyndighetene må ha gitt tillatelse, men det spesifiseres ikke om dette må skje eksplisitt gjennom en aktiv godkjennelse, eller om den kan følge ved at anløpsmelding er sendt og ikke aktivt avslått.

For å sikre at praksis er i tråd med regelverket foreslås det et nytt annet punktum i § 2-5-1 som angir at tillatelse til videre transport i tollområdet anses gitt når melding etter § 2-3-1 unntatt referanse til valgt tollprosedyre leveres.

Tillatelsen i § 2-5 gjelder varer som ikke er tollbehandlet ved innførselen. Det foreslås derfor at § 2-5-1 også gjelder varer som ikke er «tollbehandlet» i stedet for varer som ikke er «gått over til fri disponering».

3.3 Tillatelse til å gå til et annet sted

Bestemmelsen i § 2-2-1 om at fører av fartøy skal gå sted hvor tollmyndighetene er stasjonert, men at det er mulig å søke om tillatelse, samsvarer ikke med gjeldende praksis. I mange tilfeller går ikke fartøyet til sted hvor tollmyndighetene er stasjonert og det innhentes ikke en eksplisitt tillatelse på forhånd. Som beskrevet ovenfor er praksis at det gis anløpsmelding i SSNN som inneholder opplysninger om tid og sted for ankomst, og at tollmyndighetene ved behov kan be om å gå til et annet sted.

For å sikre at praksis er i tråd med regelverket foreslås det at fører av fartøy skal sørge for at fartøyet går direkte til sted som er angitt i melding etter § 2-3-1, med mindre tollmyndighetene beordrer om å gå til sted hvor tollmyndighetene er stasjonert. Dette medfører at kravet til en særskilt søknadsprosess for å anløpe andre steder fjernes, samtidig som kontrollbehovet til tollmyndighetene ivaretas.

3.4 Fører av motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy

Melde- og opplysningsplikt

Både fører av motorvogn og fører av fartøy har plikt til å gi opplysninger om last som medbringes til tollområdet etter henholdsvis vareførselsforskriften § 2-3-4 og 2-3-2, men det er ikke helt klart etter regelverkets ordlyd hvorvidt lasten ved kombinert transport anses som fører av motorvognens last eller fører av fartøyets last. Med kombinert transport menes at et aktivt transportmiddel (fartøy) transporterer et annet transportmiddel (motorvogn), som etter ankomst til bestemmelsesstedet vil bevege seg på egen hånd som et aktivt transportmiddel.

Det er fast og langvarig praksis at fører av motorvogn som inneholder varer og som transporteres om bord på et fartøy har en egen selvstendig melde- og opplysningsplikt. Det foreslås et nytt punktum i § 2-3-3 første ledd for å presisere at fører av motorvogn er

ansvarlig for å melde inn opplysninger om varer som bringes med i motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy.

Tidsfrister

I dag er kontrollkapasiteten begrenset ved enkelte fartøysanløp, noe som innebærer en risiko for at Tolletaten ikke rekker å ferdigstille risikovurderinger før ankomst. Dette kan føre til forsinkelser og køer. For å sikre bedre planlegging og fordeling av kontrollressurser kan det være nødvendig å pålegge førere av motorvogner som ankommer tollområdet med fartøy å levere MO tidligere enn dagens regelverk krever. En mulig løsning kan være å gi fører av motorvogner som ankommer tollområdet med fartøy samme tidsfrister som fartøyet de ankommer med.

Imidlertid foreslås det ikke å endre tidsfristene for motorvogner som ankommer tollområdet med fartøy på nåværende tidspunkt. En slik justering vil senere vurderes ut fra erfaringer med dagens tidsfrister og identifiserte behov.

Fører av motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy til sted der tollmyndighetene ikke er stasjonert

Det forekommer at fører av motorvogn ankommer tollområdet med fartøy til steder hvor tollmyndighetene ikke er stasjonert, for eksempel med Ro-Ro fartøy som ikke går i fast rutetrafikk. Det har vært vurdert om det bør innføres særskilte regler for slike tilfeller, men siden dette skjer svært sjeldent anses det ikke som nødvendig. Fører av motorvogn må i disse tilfellene på forhånd innhente tillatelse til å gå til sted der tollmyndighetene ikke er stasjonert, jf. vareførselsloven § 2-2.

4 Merknader til bestemmelsene

Til § 2-2-1

I § 2-2-1 *første ledd* foreslås det å presisere at fører av fartøy skal sørge for at fartøyet går direkte til sted som er angitt i melding etter § 2-3-1, med mindre tollmyndighetene beordrer om å gå til sted hvor tollmyndighetene er stasjonert. Dette medfører at kravet til en særskilt søknadsprosess for å anløpe andre steder fjernes.

Til § 2-3-1

I § 2-3-1 *annet ledd* foreslås det å stryke henvisningen til SSNN slik at bestemmelsen er systemnøytral og dermed også omfatter Tolletatens API-løsning (Digitoll).

Til § 2-3-2

I § 2-3-2 *første ledd* foreslås det at melding om ankomst også skal inneholde opplysninger som er fastsatt i vedlegg 5.

Det foreslås ikke endringer i plikten til å levere andre opplysninger om fartøy, last, varer medbragt av besetningen og proviant, men det foreslås å ta inn en henvisning som presiserer at det er opplysninger som kan kreves etter FAL-konvensjonen.

For at det ikke skal bli krav til å levere referanse til valgt tollprosedyre tidligere enn nødvendig foreslås det at første ledd angir en senere tidsfrist for dette opplysningskravet som samsvarer med deklarasjonsplikten. Dette er før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted i tollområdet.

I § 2-3-2 tredje ledd foreslås det at «vedlegg 5» innsettes slik at det er mulig å oppdatere også disse opplysningene dersom endringer oppstår. Det foreslås å stryke tillegget «eller den som handler på dennes vegne» ettersom representasjon reguleres av vareførselsloven § 7-21.

I § 2-3-2 femte ledd foreslås det at første og andre punktum fjernes, da fremtidige systemer ikke vil produsere meldingskvitteringer.

Det følger i dag av § 2-3-2 sjette ledd at i tillegg til opplysningene som nevnt i første ledd, skal opplysninger om vare i fartøyet som uten lossing skal følge transportmiddelet ut igjen av tollområdet overføres i SafeSeaNet Norway dersom tollmyndighetene krever det. Det foreslås ingen materielle endringer i denne bestemmelsen, men det foreslås å fjerne henvisningen til SafeSeaNet Norway for å gjøre bestemmelsen systemnøytral.

I § 2-3-2 tiende ledd er opplysninger om «fartøy» ved en feil omfattet av unntaket. Det er ikke teknisk mulig å levere melding uten opplysninger om fartøy. Det foreslås derfor at «fartøy» strykes. Det foreslås også en mindre justering for å tydeliggjøre at det er opplysninger om besetning og proviant «etter første ledd» som er omfattet av unntaket.

Til § 2-3-3

Det foreslås et nytt punktum i § 2-3-3 første ledd for å presisere at fører av motorvogn er ansvarlig for å melde inn opplysninger om varer som bringes med i motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy.

Til § 2-5-1

I § 2-5-1 foreslås det en endring for å tilpasse ordningen med å kunne gå videre i tollområdet med varer som ikke er tollbehandlet. Passusen om at fører skal ha tilgjengelig dokumenter som er utstedt av tollmyndighetene foreslås fjernet. I stedet foreslås det å presisere at det gis tillatelse til å gå videre i tollområdet ved at det leveres «melding etter § 2-3-1 med opplysningskrav som følger av § 2-3-2 unntatt referanse til valgt tollprosedyre». Det følger av vareførselsloven § 2-5 første ledd andre punktum at §§ 2-2 til 2-4 og 2-6 gjelder ved ankomst til nytt bestemmelsessted i tollområdet. Det innebærer at fører plikter å gå direkte til nytt bestemmelsessted og at fører har melde- og opplysningsplikt og fremleggelsesplikt for varene som skal losses på det nye bestemmelsesstedet.

Det foreslås å presisere at tillatelse til videre transport i tollområdet anses gitt når denne meldingen leveres. At det er gitt tillatelse til videre transport er ikke til hinder for at Tolletaten kan gi dirigering dersom det skal gjennomføres kontroll etter bestemmelsene i vareførselsloven jf. forskriften kapittel 8.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Alle aktører som har rapporteringsplikter som omfattes av EMSWe-forordningen må rapportere fartøysanløp og -avgang i SSNN. Alle næringslivsaktører som skal sende inn opplysninger i melde- og opplysningsløsningen må tilpasse sine systemer til API-ene som Tolletaten tilgjengeliggjør. Dette vil medføre utgifter for den enkelte virksomhet som skal sende inn opplysninger. Kystverket utvikler nytt SSNN slik at det blir mulighet for levering av opplysninger gjennom en nettportal eller API. Endringer i SSNN kan også medføre utgifter for virksomhetene som skal benytte systemet.

Krav om at opplysninger fra et gitt tidspunkt må leveres digitalt for å oppfylle melde- og opplysningsplikten ble behandlet i forrige høring og konsekvensene av kravet om digital innsending ble omtalt der. Det som er på høring nå, er hvilke opplysninger som skal sendes inn ved oppfylling av melde- og opplysningsplikten for fartøy.

Opplysningene som foreslås er i stor grad de samme opplysningene som kreves i dag. Det er derfor i hovedsak kravet til digitalisering som medfører endringer og kostnader for næringslivet og ikke hvilke opplysninger som skal leveres. Forslaget anses derfor ikke å ha ytterligere administrative eller økonomiske konsekvenser.

6 Forslag til endring i vareførselsforskriften

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

I

§ 2-2-1 første ledd skal lyde:

(1) Fører av fartøy skal sørge for at fartøyet går direkte til sted *som er angitt i melding etter § 2-3-1, med mindre tollmyndighetene beordrer om å gå til sted hvor tollmyndighetene er stasjonert.*

§ 2-3-1 annet ledd skal lyde:

(2) Melding etter første ledd skal gis elektronisk i *system som er godkjent av tollmyndighetene*.

§ 2-3-2 skal lyde:

(1) *Melding om ankomst skal inneholde opplysninger som er fastsatt i vedlegg 5 og andre opplysninger etter FAL-konvensjonen om:*

- a. fartøy
- b. last
- c. varer medbragt av besetningen
- d. proviant

Referanse til valgt tollprosedyre skal meldes før eller senest ved ankomst til bestemmelsessted der varen skal losses.

2) Førerens opplysningsplikt etter første ledd bokstav b omfatter ikke varer som fartøyets passasjerer har med og som det ikke betales særskilt frakt for.

(3) Dersom endringer oppstår i opplysninger *innrapportert etter vedlegg 5 og første ledd* bokstav a til c etter opprinnelig melding, plikter føreren å oppdatere opplysningene snarest mulig, og senest ved passering inn i norsk tollområde. Dersom vesentlige endringer oppstår i opplysninger nevnt i første ledd bokstav d etter opprinnelig melding, plikter *føreren å* oppdatere opplysningene snarest mulig, og senest ved passering inn i norsk tollområde.

(4) Dersom lasten skal losses ved flere steder i tollområdet, skal opplysninger om last være spesifisert for hvert lossested.

(5) *Fører skal på forespørsel* legge frem dokumenter som er utstedt eller brukt av avgangslandets tollmyndigheter og som inneholder opplysninger om lasten, beholdninger av proviant og lignende. Tollmyndighetene kan kreve en bekreftet oversettelse av dokumentene.

(6) I tillegg til opplysningene som nevnt i første ledd, skal opplysninger om vare i fartøyet som uten lossing skal følge transportmiddelet ut igjen av tollområdet *leveres elektronisk på godkjent måte* dersom tollmyndighetene krever det.

(7) Fører av fartøy som har petroleumsprodukter og mineraler fra norsk del av kontinentalsokkelen om bord, er unntatt fra plikten til å overføre opplysninger etter første ledd dersom

- a. fartøyet ikke har proviant om bord som ikke har gått over i fri disponering, og
- b. fartøyet ikke har anløpt havn utenfor tollområdet.

(8) Fører av turistfartøy (flytende hoteller og lignende) i cruisebart er unntatt fra plikten til å overføre opplysninger om besetning og proviant etter første ledd, dersom fartøyet ikke bringer med vare som skal losses her i landet. Tollmyndighetene kan kreve å følge fartøyet på rederiets bekostning mens det er i tollområdet.

(9) Fører av passasjerfartøy i fast rutetrafikk er unntatt fra plikten til å overføre opplysninger om proviant og besetning etter første ledd

(10) Fører av forsyningsfartøy fra norsk del av kontinentalsokkelen er unntatt fra kravet til å overføre opplysninger om fartøy, besetning og proviant *etter første ledd*, dersom fartøyet ikke bringer med proviant som ikke har gått over i fri disponering.

§ 2-3-3 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Dette gjelder også fører av motorvogn som ankommer tollområdet med fartøy.

§ 2-5-1 skal lyde:

Fører av fartøy med varer som ikke er tollbehandlet, skal ved videre transport i tollområdet levere melding etter § 2-3-1 med opplysningskrav som følger av § 2-3-2 unntatt referanse til valgt tollprosedyre. Referanse til valgt tollprosedyre skal leveres senest ved ankomst til bestemmelsessted hvor varen skal losses. Tillatelse til videre transport i tollområdet anses gitt når denne meldingen leveres.

II

Endringene trer i kraft 1. februar 2026.