

Tolletaten
Postboks 2103 Vika
0125 Oslo
Ref 23/43951

Stavanger 3. mars 2025

Høringsnotat 5, Digitoll. Tilbakemelding. Deres ref 24/40283-2

Vi viser til mottatt høringsnotat, samt våre tidligere innspill til høringsnotat 4, som primært omhandlet varestrømmen til og fra norsk sokkel. I høringsnotat 5 er temaene lossetillatelse, direkte transitt og tollager E adressert – alle viktige elementer som påvirker varestrømmen. Vi anser imidlertid at de foreslåtte løsningene ikke er tilstrekkelige for å håndtere denne trafikken på en praktisk måte, noe vi vil forsøke å belyse.

Statistikk fra SSB viser at det i 2023 var 11 593 anløp av fartøy kategorisert som offshoreskip fra kontinentalsokkelen til norsk havn. Det finnes ingen god statistikk på losset godsmengde, men det er rimelig å anta at dette omfatter store mengder og et bredt spekter av varemottakere. Last som fraktes med helikopter kommer i tillegg.

Vi mener det er avgjørende å skille mellom returlast fra norsk del av kontinentalsokkelen og generell vareimport. Returlast består hovedsakelig av utstyr og varer som har vært benyttet i arbeidsoperasjoner på rigger eller fartøy, og som av ulike årsaker returneres til fastlandet. Dette er ikke kommersiell handel, og det forekommer derfor ikke kjøp og salg av varer. Samtidig er det strenge reguleringer for hvilke varer som kan sendes offshore, noe som i praksis utelukker innførsel av restriksjonsbelagte varer eller varer som representerer en risiko. Returvarene har som regel også tidligere gjennomgått tollbehandling, eksempelvis ved opprinnelig innførsel til Norge. Risikovurderingen bør derfor være annerledes enn for ordinær vareimport i og med at det både er kjent avsender og kjent mottaker, samt at risikoen for unndragning av avgifter er minimal.

Historisk sett har returlast vært underlagt færre reguleringer enn ordinær import, men med innføringen av ny tollov 1. januar 2009 ble det innført godsregistreringsplikt for all returlast fra sokkelen. Denne praksisen er fortsatt gjeldende.

I en tidlig fase av Digitoll ga Tolletaten uttrykk for at de kommende endringene ikke ville ha særlig innvirkning på varestrømmen offshore. Uten ytterligere justeringer i rammeverket, som presentert i høringsnotat 5, vil imidlertid konsekvensene være økte kostnader, høyere ressursbruk og et regelverk som er utfordrende å etterleve.

4.4.3 Direkte transitt

Vi konstaterer at dagens ordning med én deklarasjon (prosedyre 8) avvikes, og at det etter 1. september 2026 vil være nødvendig å utarbeide to deklarasjoner i stedet for én. Dette er gjennomførbart, men vil medføre økte kostnader og mer tidsbruk.

5 og 6. Tollager E, generell lossetillatelse, 6.6.4 og 6.6.9 Tidsfrist for avklaring

Disse punktene må ses i sammenheng. I punkt 6.6.9 heter det:

«Forslaget innebærer at varene som er losset på bestemmelsesstedet kan ligge maksimalt i tre kalenderdager før varene må være ferdig tollbehandlet og frigjort for valgt prosedyre.»

Dette kan tolkes som at deklarasjon ikke må leveres før dag fire, men etter kontakt med Tolletaten har det kommet frem at en form for deklarasjon uansett må leveres før ankomst/lossing.

Når det gjelder returlast fra kontinentalsokkelen, vil denne ha ulike tollstatuser. Mye av lasten består av «norske varer i retur», som på visse vilkår er unntatt fra deklarasjonsplikten, jf. vareførselsforskriftens § 4-1-27. Resten av lasten kan være leieutstyr som returneres innenlands med uavklart tollstatus, leieutstyr som skal returneres til utlandet, utstyr som skal inn på tollager, eller i noen tilfeller varer som skal fortolles. I dag løses dette ved å godsregistrere hele lasten på tollager A, hvor lasten deretter splittes opp og sendes til mottakere via tollpass. Innen 10 dager må tollpassene returneres med oppdatert tollstatus. Tollagerholdet administreres i stor grad av aktører som selv ikke er tilknyttet TVINN

Visse typer fartøy kan gjøre forskjellige typer undervannsoperasjoner og etter endt oppdrag returnerer skipet til tollområdet der forskjellig utstyr tas på land, en såkalt «de-mobilisering». Etter den opprinnelige lossing, skjer det forholdsvis ofte at ytterligere utstyr losses flere dager etter den opprinnelige lossingen. Videre ankommer ofte plattformer til tollområdet for vedlikehold eller klassifisering, en prosess som kan vare i flere måneder. Underveis ankommer varer fra utlandet, og utstyr tas på land for vedlikehold eller reparasjon. Dette kan skje hele perioden under landligg, ikke bare direkte etter ankomst.

Krav om deklarerer før lossing i slike tilfeller er krevende og praktisk umulig uten at det innføres lettelsers for denne typen virksomhet. Uten slike lettelsers vil det være nødvendig med omfattende dokumentasjonsarbeid om bord på hvert enkelt fartøy eller rigg. I tillegg må tollagerholder enten anskaffe egnet programvare og koble seg til TVINN eller outsource oppgaven til en speditør.

Kortvarig lagring på tollager E

Utvidelsen av lagringstiden på tollager E til 8 dager kunne vært en praktisk løsning for last med uklar tollstatus. Dessverre begrenses dette av kravet om én-til-én-forhold, som innebærer at en deklarasjon må dekke én mottaker og én tollstatus. Dette gjør det vanskelig å håndtere last med ulike tollstatuser og flere mottakere.

Forslag til løsninger

Vi håper at det åpnes for lettelsers for returlast fra norsk del av kontinentalsokkelen, da denne vareførselen ikke kan sammenlignes med regulær, kommersiell vareimport. Vi foreslår følgende tiltak begrenset til returlast:

ENERGISING LOGISTICS

All forwarding is effected subject to rules by Federation of Forwarding Agents Association in Denmark, Norway and Sweden NSAB 2000. Please note that all carriers utilized have limited liability, therefore we recommend that goods are insured.

1. **Generell lossetillatelse** gis uten krav til deklarerer. Manifest leveres via Safe SeaNet/EMSWe, slik at risikovurdering kan gjøres i forkant.
2. **Tollager E:** Kravet om én-til-én-forhold bortfaller for returlast.

Videre bør det vurderes hvordan tollagerhold kan håndteres på en praktisk måte. I dag anløpes en rekke steder i Norge, ofte «uthavner» uten tollager. Disse ankomstene registreres i dag under en tollagerbevilling lokalisert et annet sted, men vi antar at dette ikke vil være mulig etter 1. september 2026.

Avslutningsvis

Vi er i løpende dialog med flere aktører på sokkelen for å diskutere utfordringer og utforske mulige løsninger i fellesskap. Det vil være en fordel å invitere noen av disse til samtaler for å få dypere innsikt i virksomheten og samtidig utvikle praktiske løsninger som imøtekommer begge parter behov.

Med hilsen



Ola Røynestad
Head of Customs & Advisory

ENERGISING LOGISTICS

All forwarding is effected subject to rules by Federation of Forwarding Agents Association in Denmark, Norway and Sweden NSAB 2000. Please note that all carriers utilized have limited liability, therefore we recommend that goods are insured.