

Tolletaten
post@toll.no

Dato: 31.07.2026
Vår referanse: AGJ
Deres referanse: 26/25025

Høringssvar: Digitoll del 8 – Tidsfrist for innlevering av melde- og opplysningsdata for motorvogn på fartøy mv.

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) viser til Tolletatens høringsnotat av 19. mai 2026 om regelverksendringer i forbindelse med gjennomføringen av Digitoll. Vi har gjennomgått forslagene med sentrale medlemsbedrifter, og har følgende merknader:

Tidsfrist for innsending av MO-data for motorvogn og tilhengere på fartøy

Kravene for levering av opplysninger i Digitoll omfatter også motorvogner og tilhengere som ankommer på roroskip, typisk på ferger fra Tyskland og Danmark. Ansvar for innsending av opplysninger for tilhengere uten trekkvogn (løstraller) påhviler skipsfører, mens det for motorvogner påhviler bilfører.

I høringsnotatet foreslår Tolletaten at fristen for levering av melde- og opplysningsinformasjon skal være den samme for motorvogn og løstraller som for fartøyet de fraktes om bord i. Dette innebærer at det må leveres omfattende opplysninger 24 timer før ankomst eller senest ved avgang for kortere seilaser.

Tilbakemeldingen fra rederier og transportaktører som frakter varer på ferge, er at en slik tidsfrist innebærer en betydelig praktisk ulempe. Innsending av opplysninger på et så tidlig tidspunkt gir betydelig redusert fleksibilitet og gjør fergetransport svært sårbart ved uforutsette situasjoner som gjør at opplysningene blir forsinket. Konsekvensen ved at opplysninger ikke blir levert i tide, vil være at motorvogn eller løstralle ikke kommer med fergen. Dette medfører som regel ventetid på et døgn eller mer.

NHO LT bemerker at den manglende fleksibiliteten og risikoen for forsinkelser vil medføre en betydelig konkurranseulempe for roro-trafikken. For motorvogner som ankommer Norge på landeveien er tidsfristen for levering av opplysninger senest ved ankomst. Dette gir en betydelig fleksibilitet ved levering av opplysninger og lavere risiko for forsinkelser i forhold til transport med ferge.

I tillegg til å innebære en konkurranseulempe for fergetransport kontra ren landeveistransport, innebærer den foreslåtte tidsfristen også en konkurransevidning mellom ulike fergeruter. Det er blant annet nærliggende å se for seg at en fergerute som Kiel-Gøteborg vil få en betydelig fordel i forhold til ruter som går direkte til Norge. Kjøretøy som fraktes på ferge til Gøteborg og kjører for egen maskin til

Norge, vil ha stor grad av fleksibilitet ved at opplysningene først må leveres i kort tid opp mot grensepassering.

Mindre fleksibilitet og risiko for forsinkelser vil antakelig medføre at mer gods flyttes fra ferge til ren biltransport. I tillegg til konkurranseproblematikk, vil dette også medføre miljøutfordringer. En overføring av gods fra sjøtransport til biltransport bryter med norske myndigheters klima- og miljøambisjoner om at gods i større grad skal fraktes på sjø og bane.

NHO LT understreker også at forslaget vil medføre at det i Norge vil gjelde betydelig lengre frister for innsending av ankomstinformasjon enn i andre europeiske land. Særlig relevant i så måte er reglene som gjelder for fartøysanløp til EUs tollunion. EUs tollregelverk differensierer gjennomgående mellom type last og hvilket land godset ankommer fra. De ulike tidsfristene for ankomst med fartøy er gitt i UCC DA 2015/2446 artikkel 105. Av bestemmelsen følger det at opplysninger om gods i container som hovedregel skal gis 24 time før ankomst, mens opplysninger om bulklast skal gis 4 timer på forhånd. For mange land og områder med geografisk nærhet og kort reisevei til EUs yttergrense er fristen for å levere opplysninger 2 timer. Dette gjelder blant annet anløp fra Grønland, Færøyene, Island, Marokko og Storbritannia, samt havner i Østersjøen, Nordsjøen, Svartehavet og Middelhavet. For motorvogner og løstraller er fristen den samme som for roroskipet den fraktes om bord i, jf. artikkel 110. For en lastebil som ankommer på ferge fra Storbritannia til EU, vil fristen for å levere ENS-opplysninger være to timer.

I tillegg til konkurransevridding og miljøutfordringene beskrevet ovenfor, mener vi det er svært uheldig om Norge innfører tidsfrister som i så stor grad avviker fra tilsvarende frister i EU. Dette er for det første krevende å forholde seg til for aktører som driver grensekryssende vareførsel i Europa. For det andre bryter det med norske myndigheters mål om harmonisering med EUs tollregelverk.

De foreslåtte tidsfristene for levering av melde- og opplysningsinformasjon er begrunnet i risiko for at Tolletaten ikke skal rekke å risikovurdere transportene før ankomst, noe som vil kunne føre til kødannelse og utfordringer med trafikkavviklingen på fergetollstedene. Med bakgrunn i dette har vi forståelse for behovet for å få inn opplysninger noe før skipet klapper til kai, men levering av opplysninger opptil 20 timer på forhånd (seilingstid Kiel-Oslo), må klart sies å være et uforholdsmessig tiltak for å oppnå dette.

NHO LT ber om at forslaget justeres og ønsker dialog med Tolletaten om en løsning som kan være håndterbar også for næringslivet. Vi mener fristene både for motorvogner og løstraller bør harmoniseres med fristene i EU.

Innførsel av varer fra kontinentalsokkelen

NHO LT har sammen med Offshore Norge hatt god dialog med Tolletaten om innføringen av Digitoll for trafikken til og fra kontinentalsokkelen. Denne trafikken kjennetegnes ved at den i all hovedsak består i transport av varer frem og tilbake mellom fastlandet og installasjoner på sokkelen. Varene som forsyner sokkelen, er i de aller fleste tilfeller tollbehandlet i Norge før de utføres. Varene som returneres fra sokkelen, er i de alle fleste tilfeller varer som sendes tilbake til fastlandet for vedlikehold eller reparasjon. Disse varestrømmene har ikke vært ansett å utgjøre noen risiko verken med hensyn

til varesikkerhet eller med tanke på unndragelse av avgifter. Varestrømmene har derfor hatt en del lettelser i deklarasjonsplikten både ved inn- og utførsel, samt ved tollagerhåndteringen på fastlandet.

NHO LT mener det er positivt at fritakene knyttet til tollbehandlingen (deklarasjonsplikten ved inn- og utførsel og innlegg på tollager) videreføres. Vi vil likevel gjøre oppmerksom på at varer som kommer i retur fra sokkelen til fastlandet, forutsetter at aktørene har kontroll over varens tollmessige status. Det kan for eksempel være uklart om varen er produsert i Norge eller allerede er fortollet, om den er midlertidig utført, om varen er utenlandsk leieutstyr som skal fortolles ved retur eller om varen skal legges inn på tollager i påvente av videre avklaring. For leieutstyr og utenlandsk utstyr er slike opplysninger ofte ikke tilgjengelige i logistikkjeden i dag. Avklaringer knyttet til returvarers tollmessige status utgjør en administrativ byrde for aktørene i sokkeltrafikken. Vi ber Tolletaten ha et særlig fokus på dette i det videre informasjonsarbeidet.

Vi bemerker også at innføring av obligatorisk digital melde- og opplysningsplikt både for fartøy og helikopter som frakter varer til og fra sokkelen, innebærer en økt administrativ byrde for en del aktører. Denne byrden vil imidlertid være den samme som for andre varestrømmer som omfattes av Digitoll.

NHO LT mener ordningen Tolletaten legger opp til for sokkeltrafikken er en løsning som gir god balanse mellom Tolletatens kontrollbehov og næringslivets behov for forutsigbare administrative byrder.

Avsluttende bemerkninger

Vi har ingen merknader til de andre forslagene i høringsnotatet. NHO LT og våre medlemsbedrifter er som tidligere tilgjengelige for dialog om innføringen av Digitoll.

Vennlig hilsen

NHO Logistikk og Transport

Anders Gautestad Jakobsen
jurist - tollansvarlig