

Tolletaten
post@toll.no

Dato: 23.05.2025

Vår referanse: Anders
Gautestad
Jakobsen

Deres referanse: 25/13478

Høringssvar Digitoll del 6

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) viser til Tolletatens høringsnotat av 17. mars 2025 om forslag til regelverksendringer knyttet til gjennomføring av Digitoll for fartøystrafikken.

Vi bemerker innledningsvis at det er positivt at melde- og opplysningsplikten også i fremtiden vil kunne oppfylles ved bruk av Kystverkets system SafeSeaNet Norway (SSNN). Kravene til å gi opplysninger om fartøyet, last, proviant og besetningen vil også følge dagens ordning. Kravet til levering av deklarasjon før fartøyet losses og knytningen mellom deklarasjonen og melde- og opplysningsplikten, vil imidlertid innebære en betydelig endring for aktørene i fartøystrafikken.

Etter å ha gjennomgått høringen med en del av våre medlemsbedrifter er vi bekymret for om transport- og logistikkbransjen vil være i stand til å håndtere kravene som stilles i Digitoll for sjø innenfor gjeldende tidsplan. Konsekvensene av at bransjen ikke får gjennomført omstillingen i tide, vil være høyere kostander, samt at mer gods flyttes fra sjø til vei. Sistnevnte vil kunne ha betydelige miljøkonsekvenser og vil stride mot myndighetene ambisjoner i Nasjonal transportplan om at mer gods skal fraktes sjøveien.

Vi oppfordrer Tolletaten til å avklare modenheten i bransjen med hensyn til å innføre Digitoll på sjø innenfor gjeldende tidsrammer. Slik vi ser det vil det antakelig være behov for lettelser og tilpasninger for at de foreslåtte ordningene skal være håndterbare fra dag én.

Svært kort innføringstid for aktørene i fartøystrafikken

Digitoll for fartøystrafikken er avhengig av tilpassing av SSNN til det nye rammeverket som følger av EUs EMSWe-forordning. Den nye tekniske SSNN-løsningen skulle etter planen være klar til bruk innen forordningen inntas i EØS-avtalen 15. august 2025. Vi forstår det slik at Kystverket nå har varslet at innføringen vil bli forsinket i forhold til dette utgangspunktet.

Fartøy er den siste transportformen der det utvikles juridiske, tekniske og praktiske løsninger i Digitoll-løpet. Tolletaten har måttet avvente avklaringer med blant annet Kystverket for å få på plass de nødvendige tilpasningene i SSNN. Konsekvensen av dette er at aktørene som er involvert i fartøystrafikken til Norge nå har svært kort tid til å få på plass løsninger. Den nylig varslede utsettelsen skaper ytterligere usikkerhet om innføringsløpet.

Det er særlig rederiene, med hovedansvar for å oppfylle melde- og opplysningsplikten, som nå står i en krevende situasjon. Mens aktørene som opererer på landevei har hatt flere år på å tilpasse seg endringene, kreves det nå at rederiene skal gjøre tilsvarende tilpasninger i løpet av svært kort tid. Det er betydelig bekymring i bransjen for tidsløpet fra ny SSNN-løsning foreligger og frem til de sentrale milepælene i Digitoll 1. februar og 1. september 2026.

Utfordringen for rederiene og de andre aktørene i fartøystrafikken er særlig knyttet til krevende koordinering av informasjonsflyten i logistikkjeden og en særskilt problematikk knyttet til håndtering av løstraller. Disse problemstillingene beskrives nærmere nedenfor.

Krevende koordinering mellom aktørene i bransjen

For at rederiene skal kunne oppfylle melde- og opplysningsplikten er de avhengige av gode systemer og rutiner for å innhente og sammenstille vareopplysninger fra samarbeidende aktører i transport- og logistikkjeden. Rederiene har digitale løsninger for slik samhandling i dag, men det er klart at løsningene foreløpig ikke er tilpasset Digitoll. Tolletaten har overlatt utviklingen av løsninger for informasjonsflyt til bransjen. Status er at en del aktører, blant annet i veitrafikken, har fått på plass nødvendige rutiner og tekniske løsninger som muliggjør effektiv sammenstilling av opplysninger før oversendelse til Tolletaten. For fartøystrafikken er bildet et helt annet. Tilbakemeldinger fra våre medlemsbedrifter tilsier en betydelig usikkerhet om hvorvidt det er mulig å få på plass tilstrekkelige løsninger tekniske løsninger og rutiner innenfor tidsfristene i Digitoll.

Vi understreker at det i vår bransje arbeides på spreng for å løse utfordringene, blant annet med utvikling av ny felles meldingsstandard og utvikling av systemløsninger for å kunne håndtere parti- og stykkgoods. Disse løsningene vil imidlertid ikke være klare før over sommeren, og er foreløpig ikke tilpasset særskilt til fartøystrafikken.

Vi nevner også utfordringen med informasjonsflyt for varer som ankommer fra utenfor Europa (Deep Sea-trafikk), omlastes og fraktes videre til Norge på feeder-båter (Short Sea-trafikk). Vi forstår det slik at Tolletaten har hatt dialog med aktørene som står for Short Sea-trafikken, men gjør oppmerksom på at samhandlingen med Deep Sea-rederiene vil være avgjørende for at informasjonsflyten skal fungere. Vi erfarer at Deep Sea-rederiene i liten grad er i gang med samordning eller forberedelser til Digitoll.

Vi antar at mange av opplysningene som senere skal leveres i forbindelse med ankomst til Norge allerede vil være sammenstilt og innkommet gjennom forhåndsvarslingen i ICS2. Tilbakemeldingen fra våre medlemmer er likevel at mye gjenstår før en har etablert tilstrekkelige ordninger for å få dette til å fungere i praksis.

Et viktig aspekt i det rederiene og de andre aktørene i fartøystrafikken står overfor, er de store volumene som fraktes. Som påpekt i tidligere høringsrunder er informasjonsflyt mellom ulike aktører i kjeden svært krevende i veitrafikken. Det ligger i sakens natur at denne kompleksiteten vil være betydelig større med volumene som fraktes om bord i et fartøy. Håndtering av denne kompleksiteten er avhengig av utviklede og automatiserte IT-løsninger. Volumene kan ikke håndteres med manuell oppfølging. Det er bekymring blant våre medlemsbedrifter for at de nødvendige IT-løsningene ikke vil være klare i tide til de fortsatt stramme tidsfristene i Digitoll-løpet.

Løstraller

En særskilt utfordring bransjen har påpekt siden oppstarten av Digitoll-prosjektet er knyttet til håndtering av tilhengere uten trekkvogn, såkalte løstraller. Løstrallene og varene som fraktes i dem er omfattet av fartøyførerens melde- og opplysningsplikt, noe som innebærer et betydelig arbeid for rederiene med å koordinere å få på plass nødvendige opplysninger. Selv om andre aktører i transportkjeden er rigget for å gi opplysninger om løstrallene, er en avhengig av at rederiene har fått på plass IT-løsninger for å motta og viderebringe opplysningene til tollmyndighetene. Slike løsninger foreligger ikke i dag, noe som i skrivende stund gir høy risiko for at det ikke vil være mulig å håndtere løstralletrafikken inn mot 2026.

Som beskrevet i kapitlet ovenfor er også problematikken for løstraller knyttet til de store transportvolumene i fartøystrafikken. Et fartøy kan frakte mange titalls løstraller, og dersom trallen inneholder et bredt spekter av stykkgoods vil informasjonsmengden være betydelig. En er derfor avhengig av digitale og automatiserte løsninger for at trafikken skal fungere.

Avsluttende oppfordring

Som nevnt ovenfor er det bekymring i bransjen med hensyn til å kunne implementere Digitoll for sjø innenfor gjeldende tidsplan. Vi oppfordrer derfor Tolletaten til fortsatt dialog med bransjen, både for å informere og for å kartlegge hvor aktørene ligger an i innføringsløpet. NHO LT kan være behjelpelige i denne dialogen.

Vennlig hilsen

Anders Gautestad Jakobsen
Jurist - tollansvarlig