



## **Konsekvensutredning enligt förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning med anledning av förändrade regler vid fartygsrapportering i 1 kap. 1 § och i 4 kap. Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2000:20) om tullförfaranden m.m. (tullordning)**

Tullverket föreslår ändringar i 1 kap. 1 § och 4 kap. Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2000:20) om tullförfarande m.m. (tullordning).

Syftet med ändringarna är att anpassa nationella föreskrifter avseende tullformaliteter till unionslagstiftningens bestämmelser gällande anmälan om ankomst av transportmedel och presentation av varor samt att implementera fartygsrapporteringsdirektivets<sup>1</sup> bestämmelser om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna. Ett annat syfte med ändringarna är att förenkla och modernisera texten i föreskrifterna, dvs skapa enkla och tidsenliga regler i jämförelse med nuvarande bestämmelser.

Enligt förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning ska en myndighet som överväger nya eller förändrade regler utreda reglernas kostnadsmissiga konsekvenser och andra konsekvenser i den omfattning som det behövs i det enskilda fallet och dokumentera utredningen i en konsekvensutredning.

Med anledning av detta har, avseende förändringar i Tullverkets föreskrifter, en konsekvensutredning enligt förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning genomförts. Om inget annat nämns i detta dokument avser paragrafhänvisningarna 4 kap. tullordningen.

Förslag till ändring i tullordningen bifogas.

Jämförelse mellan nuvarande och föreslagen lydelse i 1 kap. 1 § och 4 kap. tullordningen bifogas.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG

## **1. Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå**

### **1.1 Bakgrund**

Genom den s.k. säkerhetsändringen<sup>2</sup> infördes i tullkodex<sup>3</sup> och tillämpningskodex<sup>4</sup> nya bestämmelser om inlämnande av summariska införseldeklarationer och om anmälan om ankomst av transportmedel samt komplettering av bestämmelserna om uppvisande av varor.

Fr.o.m. 1 maj 2016 kommer en ny tullagstiftning, Union Customs Code (UCC)<sup>5</sup> att börja tillämpas. Kraven på ankomst och uppvisande/presentation i UCC motsvarar i stort nuvarande tullagstiftning, dock med krav på elektronisk uppgiftslämning.

Genom fartygsrapporteringsdirektivet uppställdes ramar för bestämmelser om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna. Dessa formaliteter ska fullgöras innan ankomst respektive avgång genom elektronisk uppgiftslämning till en kontaktpunkt i varje medlemsstat senast 1 juni 2015.

Förändrade bestämmelser och krav föranleder behov av anpassning av nationella föreskrifter. Genom att nu beakta även kommande förändringar begränsas behovet av ytterligare anpassningar av bestämmelserna gällande sjötrafik när den nya tullagstiftningen träder i kraft.

### **1.2 Anmälan om ankomst av transportmedel**

Enligt artikel 184g i tillämpningskodex ska operatören av det aktiva transportmedel som förs in i gemenskapens (unionens) tullområde eller dennes ombud underrätta tullmyndigheterna vid det första införseltullkontoret om transportmedlets ankomst. Underrättelsen ska innehålla de uppgifter som krävs för att identifiera de summariska införseldeklarationer som ingivits för samtliga varor som transporteras på transportmedlet.

I den kommande tullagstiftningen UCC som träder i kraft 1 maj 2016 ska enligt artikel 133 operatören av ett havsgående fartyg eller ett luftfartyg som förs in i unionens tullområde anmäla ankomsten till tullkontoret för den första införseln

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 648/2005 av den 13 april 2005 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen samt kommissionens förordning (EG) nr 1875/2006 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

<sup>3</sup> Rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (tullkodex)

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (unionstullkodex – UCC)

när transportmedlet ankommer. Detta innebär inte några utökade krav jämfört med vad som gäller idag.

### **1.3 Uppvisande av varor (presentation)**

Enligt artikel 40 i tullkodex ska varor som förs in till gemenskapens (unionens) tullområde visas upp för tullen av den person som inför dem till det området eller, i tillämpliga fall, av den person som tar på sig ansvaret för varornas befordran efter införseln. Den person som visar upp varorna ska hänvisa till den summariska deklaration (dvs summarisk införseldeklaration) eller tulldeklaration som tidigare ingivits för varorna. Enligt artikel 189 i tillämpningskodex ska varor som förs in i gemenskapens (unionens) tullområde sjövägen eller med flyg och som för transporten förblir på samma transportmedel utan att omlastas uppvisas för tullen i enlighet med artikel 40 i tullkodex endast vid den hamn eller flygplats där de lossas eller omlastas.

Enligt artikel 139 i UCC ska införsel av varor till unionens tullområde omedelbart vid ankomst anmälas till tullen av den person som för in varorna i unionens tullområde, den person i vars namn eller för vars räkning den person som för in varorna i unionens tullområde agerar eller den person som tar på sig ansvaret för att transportera varorna efter det att de förts in i unionens tullområde. Varor som förs in i unionens tullområde sjövägen eller med flyg och som för transporten förblir på samma transportmedel ska endast anmälas till tullen vid den hamn eller flygplats där de lossas eller omlastas. Den person som anmäler varornas ankomst ska hänvisa till den summariska införseldeklaration eller, i de fall som avses i artikel 130, tulldeklaration eller deklaration för tillfällig lagring som har ingetts för varorna, utom i de fall undantag medges från skyldigheten att inge en summarisk införseldeklaration. Detta innebär inte några utökade krav jämfört med vad som gäller idag.

### **1.4 Fartygsrapporteringsformaliteter**

Fartygsrapporteringsdirektivet ersatte 2012 det tidigare direktivet 2002/6/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater. Enligt fartygsrapporteringsdirektivet ska rapporteringsformaliteterna inom en medlemsstat samordnas mellan medlemsstatens berörda myndigheter.

De rapporteringsformaliteter som omfattas av fartygsrapporteringsdirektivets bestämmelser framgår av bilagan till direktivet och är uppdelade enligt följande:

#### *A) Rapporteringsformaliteter enligt unionsrättsakter*

Här påverkas Tullverket av bestämmelserna om summarisk införseldeklaration.

*B) Rapporteringsformaliteter enligt internationella rättsakter (FAL-konventionen m.fl.)*

FAL-konventionen<sup>6</sup> syftar till att underlätta och harmonisera på det globala planet de administrativa förfaranden som fartyg underkastas när de ankommer till och avgår från hamnar. I FAL-konventionen finns de FAL-formulär som innehåller de uppgifter som ska lämnas vid anmälan om inkommande eller utgående fartyg och som innehåller information om bl.a. fartyget samt medförd last och passagerare. Möjligheten för sjöfarten att lämna uppgifter till Tullverket enligt FAL-formulär måste därmed inkluderas i den lösning som utvecklas med anledning av fartygsrapporteringsdirektivet.

*C) Rapporteringsformaliteter enligt nationell lagstiftning*

Här hamnar för Tullverkets del bestämmelser i tullag (2000:1281), tullförordning (2000:1306), tullordning (2000:20) samt eventuella andra nationella föreskrifter som berör uppgiftslämning från sjöfarten till Tullverket.

Rapporteringsformaliteter under A), B) och C) ska ske harmoniserat och samordnat inom en medlemsstat och uppgifterna ska lämnas genom elektronisk överföring till en kontaktpunkt i varje medlemsstat, en myndighetsgemensam portal (Maritime Single Window, MSW). Uppgifterna ska kunna lämnas till portalen på två olika sätt, dels via ett webbaserat gränssnitt (användare-till-system-lösning, U2S), dels via en direkt uppkoppling mot portalen (system-till-system-lösning, S2S). Medlemsstaterna ska senast 1 juni 2015 ha fungerande system för detta.

De svenska myndigheter som ska samordna uppgiftslämnande från ankommande och avgående fartyg enligt fartygsrapporteringsdirektivet är Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Tullverket. Näringsdepartementet har utsett Sjöfartsverket som ansvarig myndighet för att ta fram den myndighetsgemensamma portalen.

## **1.5 Behovet bakom de nya reglerna**

*Ankomst och presentation*

Unionens bestämmelser gällande anmälan om transportmedlets ankomst och presentation av varor gäller redan idag men har inte implementerats fullt ut i Sverige genom bestämmelser i den nationella lagstiftningen vad gäller krav på uppgiftslämnande och tillvägagångssätt för denna process. Genom den föreslagna regleringen uppfyller vi kraven i unionslagstiftningen.

*Fartygsrapporteringsformaliteter*

---

<sup>6</sup> Internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organisation) konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart.

Av fartygsrapporteringsdirektivet framgår att gällande rapporteringsformaliteter enligt i direktivet angivna EU-rättsakter, internationella rättsakter (t ex. FAL-konvention) och nationell lagstiftning ska samordnas via MSW. Någon harmonisering av uppgifterna som ska lämnas regleras dock inte. Fartygsrapporteringsdirektivet anger att varje medlemsstat måste skapa en kontaktpunkt där sjöfarten ska lämna uppgifter i samband med ett fartygs ankomst till eller avgång från hamn inom medlemsstaten.

Fartygsrapporteringsdirektivet är redan, till viss del, implementerat i den nationella tullagstiftningen, genom 6 kap. 3 och 5 §§ tullagen (2000:1281), 51 § tullförordningen (2000:1306), 1 kap. 1 § samt 4 kap. tullordningen (TFS 2000:20). Regeringskansliet ansåg inte att någon ändring av bestämmelserna i tullagen eller tullförordningen behövdes i samband med att det nya fartygsrapporteringsdirektivet trädde i kraft den 19 maj 2012. Däremot behövdes ändringar genomföras i Tullverkets myndighetsföreskrifter, tullordningen.

I 1 kap. 1 § tullordningen uppdaterades också hänvisningen till det nya fartygsrapporteringsdirektivet medan bestämmelserna i 4 kap. tullordningen däremot inte har ändrats sedan 2007. Bestämmelserna i 4 kap. tullordningen grundar sig därmed på tidigare fartygsrapporteringsdirektiv.

De krav som det nya fartygsrapporteringsdirektivet ställer upp riktar sig inte till sjöfarten utan till medlemsstaterna. Det är medlemsstaterna som ansvarar för att ta fram nya eller ändrade föreskrifter vilka i sin tur, inom de ramar som direktivet ställer upp, ställer krav på sjöfarten och dess fartygsrapportering. Utan att ha dessa bestämmelser på plats kan inte Tullverket ställa krav på näringslivet. Genom den föreslagna regleringen implementeras bestämmelserna i fartygsrapporteringsdirektivet.

#### *Enkla och tidsenliga regler*

Liksom andra myndigheter ska Tullverket ha enkla och tidsenliga regler. Genom den nu föreslagna regleringen förenklas och moderniseras föreskrifterna avseende sjötrafik.

#### **1.6 Föreslagna ändringar**

Genom föreslagna ändringar anpassas nationella föreskrifter avseende tullformaliteter till unionslagstiftningens bestämmelser gällande anmälan om ankomst av transportmedel och presentation av varor och fartygsrapporteringsdirektivets bestämmelser om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna implementeras.

För att skapa enklare regler upphävs samtliga bestämmelser avseende sjötrafik i 4 kap. Vissa av dessa bestämmelser, t.ex. 2, 10 och 18 §§, upphävs då innehållet framgår av överordnad författning. Tullverket ska inte dubbelreglera och föreskriva om sådant som redan är reglerat på EU- eller nationell nivå.

De föreslagna ändringarna innebär att nuvarande 1 kap. 1 § andra stycket tullordningen ändrar lydelse och att 4 kap. 1–4 §§ och 6–45 §§ upphävs och ersätts av 4 kap. 1–24 §§. Härigenom uppnås en mer renodlad struktur som tydliggör för sjönäringsen vilka krav som ställs. Bestämmelserna som föreslås i 4 kap. har delats in i fyra huvudavsnitt:

- Inledande bestämmelser (1 §)
- Inkommande fartyg (2–10 §§)
- Utgående fartyg (11–19 §§)
- Särskilda bestämmelser för vissa fartyg (20–24 §§)

*Nedan redovisas de ändringar som föreslås i författningsförslaget.*

#### *1 kap 1 § Inledande bestämmelser*

Genom den föreslagna lydelsen ändras hänvisningen från direktiv 2002/6/EG till fartygsrapporteringsdirektivet 2010/65/EU.

#### *4 kap. 1 §: Inledande bestämmelser*

Här regleras att de uppgifter som krävs för klarering av fartyg ska lämnas elektroniskt via en myndighetsgemensam portal, Maritime Single Window (MSW). Här finns också hänvisning till Tullverkets webbplats för information om reservrutiner som ska tillämpas när MSW inte är tillgängligt. Uppgifter ska då lämnas till respektive myndighet, dvs direkt till Tullverket när det gäller fullgörandet av tullformaliteter.

Den föreskrivna formen för uppgiftslämnande innebär en förändring då handlingar för klarering av fartyg idag lämnas via telefax. På motsvarande sätt kommer Tullverkets svarsmeddelanden att lämnas via MSW i stället för som idag via telefax.

#### *4 kap. 2 §: Definition av inkommande fartyg*

Här regleras vad som avses med ett inkommande fartyg. Alla fartyg som kommer till det svenska tullområdet står under tullövervakning och innefattas i definitionen. Definitionen har stöd i 6 kap. 3 och 4 §§ tullagen (2000:1281).

Definitionen är omformulerad jämfört med dagens lydelse. Den föreslagna lydelsen innefattar till skillnad från nuvarande lydelse även fartyg som kommer från plats inom EU:s tullområde och som inte medför last eller proviant som står under tullövervakning. Förändringen medför dock inga utökade krav för dessa fartyg då lättnader föreslås i 20 §.

#### *4 kap. 3 §: Förhandsanmälan*

Här regleras vem som ska lämna inkommande förhandsanmälan, de tidsgränser som gäller för inlämnande av anmälan samt vilka uppgifter denna ska innehålla.

Av artikel 4 i fartygsrapporteringsdirektivet framgår att det är befälhavarens ansvar att en anmälan lämnas inom angiven tidsram. Av samma artikel framgår att en annan person som vederbörligen förordnats av fartygsoperatören kan lämna anmälan i befälhavarens ställe. Detta innebär att anmälan även fortsättningsvis kan lämnas av ombud, t.ex. skeppsmäklare.

Denna paragraf kan sägas vara en kombination av nuvarande 6 § om förhandsanmälan och 8 § om inkommande fartygsanmälan samt 35–36 b §§ om vilka handlingar som ska bifogas fartygsanmälan. Anmälan ska enligt förslaget i fortsättningen alltid lämnas före ankomst och i elektronisk form, vilket är krav enligt artiklarna 4 och 5 i fartygsrapporteringsdirektivet. Detta är en stor förändring jämfört med de tidsgränser och rapporteringsformer som gäller idag vilket kan innebära en ökad administrativ börda och ökade administrativa kostnader.

#### *4 kap. 4 §: Fartyg som bogseras*

Här regleras att om ett fartyg bogserar ett annat så ska befälhavaren på det bogserande fartyget eller ett ombud lämna inkommande förhandsanmälan för båda fartygen.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 40 §.

#### *4 kap. 5 §: Ankomstmedgivande*

Här anges att befälhavaren inte får ankomma med fartyget till den anmälda ankomsthavnen utan Tullverkets medgivande. Detta krav är delvis nytt och motiveras av behovet att kunna dirigera fartyg till bestämda hamnar av sanitära skäl. Ett aktivt medgivande krävs dock alltid även idag vid ankomst till plats utanför tullklaringsområde.

Vidare föreskrivs att Tullverkets medgivande även innebär ett fastställande av fartygets rutt inom det svenska tullområdet. Detta kan anses motsvara dagens passhandling (inkommande tullpass).



#### *4 kap. 6 §: Inkommande fartygs framförande*

Här regleras att inkommande fartyg ska framföras utan nödvändigt uppehåll inom det svenska tullområdet.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 1 a § andra stycket.

#### *4 kap. 7 §: Tullklaringsområde och trafiktillstånd*

Här regleras att ett inkommande fartyg endast får föras till ett tullklaringsområde. Tullverket kan medge undantag från detta genom ett trafiktillstånd. Paragrafen beskriver vilka olika typer av trafiktillstånd som finns samt hur man ansöker om dessa.

En skillnad jämfört med nuvarande bestämmelser är att ansökan om trafiktillstånd för enstaka fall föreslås ske via MSW i samband med uppgiftslämnandet enligt 3 § i stället för via telefax. Vad gäller ansökan om trafiktillstånd för viss tid eller tills vidare har förtydligats att denna ansökan bör göras senast 30 dagar innan ankomst. Denna tidsperiod grundar sig på den handläggningstid som kan krävas för att ett trafiktillstånd ska ha utfärdats innan uppgiftslämnande ska ske i samband med ankomst. Om ansökan om trafiktillstånd för viss tid eller tills vidare inte lämnas senast 30 dagar innan ankomst kan konsekvensen bli att fartyget måste föras till ett tullklaringsområde, alternativt får ansökan om trafiktillstånd för enstaka fall lämnas.

#### *4 kap. 8 §: Fartyg i regelbunden trafik med tredje land*

Här regleras att ett fartyg som går i regelbunden trafik med tredje land och som medför passagerare eller last som ska tullklareras endast får ankomma på tid och till tullklaringsområde som godkänts av Tullverket. Här regleras också att en ansökan om sådan trafik ska göras till Tullverket i god tid innan trafiken ska starta.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 4 §.

#### *4 kap. 9 §: Förvaring av särskilda varor*

Här regleras att spritdrycker, vin, starköl och tobaksvaror som medförs ombord och som inte ska tas i land för att anmälas hos Tullverket ska låsas in eller förvaras på annat betryggande sätt senast vid fartygets ankomst. Detta gäller även vapen och andra allmänfarliga varor. Förslaget innebär ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 7 § första stycket.

I paragrafen föreslås att skyldigheten inte ska gälla för färja eller passagerarfartyg som går i regelbunden trafik enligt tidtabell som meddelats Tullverket i förväg såvida inte Tullverket bestämmer annat. Detta innebär att det inte krävs ett aktivt medgivande från Tullverket för denna lättnad vilket är ett krav idag.

#### *4 kap. 10 §: Bestämmelser om lossningsmedgivande*

Här regleras att ett inkommande fartyg inte får lossa eller lasta förrän Tullverket medger det. Fartyg i regelbunden trafik enligt tidtabell som meddelats Tullverket i förväg får dock börja lossa så snart skyldigheterna enligt 3 och 9 §§ fullgjorts.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 11 §.

Varor som får föras in fritt av de ombordvarande kan föras bort från fartyget. Vidare får förnödenheter och proviant för fartyget tas ombord. Dessa åtgärder kan vidtas utan ett aktivt medgivande från Tullverket, vilket är ett krav idag. Bestämmelserna om proviantering är oförändrade och liksom idag kan tillstånd till proviantering krävas.

#### *4 kap. 11 §: Definition av utgående fartyg*

Här regleras vad som avses med ett utgående fartyg. Denna definition innebär att fartyg som avgår till plats inom EU:s tullområde och inte medför last eller proviant som står under tullövervakning inte innefattas i definitionen av utgående fartyg och därmed inte heller av anmälningsskyldigheten i föreslagna 12 §. Definitionen har stöd i 6 kap. 3 och 4 §§ tullagen (2000:1281).

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 12 §.

#### *4 kap. 12 §: Förhandsanmälan*

Här regleras vem som ska lämna utgående förhandsanmälan, de tidsgränser som gäller för inlämnande av anmälan samt vilka uppgifter denna ska innehålla.

Paragrafen kan sägas vara en sammanslagning av nuvarande 15 § om utgående fartygsanmälan och 42–43 §§ om vilka handlingar som ska bifogas denna. Anmälan ska enligt förslaget i fortsättningen alltid lämnas i elektronisk form, vilket är ett krav enligt artikel 5 i fartygsrapporteringsdirektivet. Enligt förslaget ska anmälan lämnas före lastning eller hämtning av passagerare, eller om last eller passagerare inte hämtats, innan fartyget lämnar den ort som

fartyget sist besöker före avgången från det svenska tullområdet. För fartyg som ska hämta last eller passagerare är detta en förändring jämfört med de tidsgränser och rapporteringsformer som gäller idag vilket kan innebära en ökad administrativ börda och ökade administrativa kostnader. Det föreslagna kravet på att anmälan ska lämnas *innan* fartyget ska hämta passagerare eller last som står under tullövervakning innebär att Tullverkets kontrollmöjligheter säkerställs. Samtidigt minskar risken för sjönäringsen att redan lastat gods måste lastas av igen på grund av att kontroll ska göras.

*4 kap. 13 §: Fartyg som bogseras*

Här regleras att om ett fartyg bogserar ett annat så ska befälhavaren på det bogserande fartyget eller ett ombud lämna utgående förhandsanmälan för båda fartygen.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 44 §.

*4 kap. 14 §: Bestämmelser om lastningsmedgivande*

Här regleras att ett utgående fartyg inte får börja lasta förrän Tullverket medger det.

Detta innebär ingen förändring mot nuvarande 4 kap. 14 §.

Enligt förslaget får fartyg i regelbunden trafik enligt tidtabell som meddelats Tullverket i förväg dock börja lasta så snart skyldigheterna enligt 12 § fullgjorts. Det är en skillnad mot dagens lydelse där det krävs ett aktivt medgivande från Tullverket.

Varor som får föras in fritt av de ombordvarande kan föras bort från fartyget. Vidare får förnödenheter och proviant för fartyget tas ombord. Dessa åtgärder kan vidtas utan ett aktivt medgivande från Tullverket, vilket är ett krav idag. Bestämmelserna om proviantering är oförändrade och liksom idag kan tillstånd till proviantering krävas.

*4 kap. 15 §: Bestämmelser om avgång*

Här regleras att ett fartyg inte får avgå utan Tullverkets medgivande. Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 15 tredje stycket.

Vidare föreskrivs att Tullverkets medgivande även innebär ett fastställande av fartygets rutt inom det svenska tullområdet. Detta kan anses motsvara dagens passhandling (utgående tullpass).

*4 kap. 16 §: Utgående fartygs framförande*

Här regleras att utgående fartyg ska framföras utan nödvändigt uppehåll inom det svenska tullområdet.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 17 §.

*4 kap. 17 §: Tullklaringsområde och trafiktillstånd*

Här regleras att ett utgående fartyg endast får avgå från eller anlöpa ett tullklaringsområde. Tullverket kan medge undantag från detta genom ett trafiktillstånd. Hänvisning görs till 7 § som beskriver vilka olika typer av trafiktillstånd som finns samt hur man ansöker om detta.

En skillnad jämfört med nuvarande bestämmelser är att ansökan om trafiktillstånd för enstaka tillfälle föreslås ske via MSW i samband med uppgiftslämnandet enligt 12 § i stället för via telefax. Vad gäller ansökan om trafiktillstånd för viss tid eller tills vidare har förtydligats att denna ansökan måste göras senast 30 dagar innan avgång. Denna tidsperiod grundar sig på den handläggningstid som kan krävas för att ett trafiktillstånd ska ha utfärdats innan uppgiftslämnande ska ske i samband med avgång. Om ansökan om trafiktillstånd för viss tid eller tills vidare inte lämnas senast 30 dagar innan avgång kan konsekvensen bli att fartyget måste föras till ett tullklaringsområde, alternativt får ansökan om trafiktillstånd för enstaka fall lämnas.

*4 kap. 18 §: Fartyg i regelbunden trafik med tredje land*

Här regleras att ett fartyg som går i regelbunden trafik med tredje land och som medför passagerare eller last som ska tullklareras endast får avgå på tid och från tullklaringsområde som godkänts av Tullverket. Här regleras också att en ansökan om sådan trafik ska göras till Tullverket i god tid innan trafiken ska starta.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 13 §.

*4 kap. 19 §: Brytande av försegling*

Här regleras att om Tullverket eller en utländsk tullmyndighet förseglat ett utrymme eller kollen ombord på ett fartyg som står under tullövervakning får förseglingen inte brytas utan Tullverkets medgivande förrän fartyget lämnat det svenska tullområdet. Om fartyget går i regelbunden trafik får dock förseglingen

brytas när fartyget lämnat den sista orten som besöks före avgången från tullområdet.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 19 §.

*Ny rubrik: Särskilda bestämmelser för vissa fartyg*

Vi har under denna rubrik föreslagit undantag från rapporteringsskyldigheterna för vissa fartyg enligt nedanstående paragrafer. Undantag kan endast föreskrivas inom de ramar som fartygsrapporteringsdirektivet medger enligt skäl (17) och artikel 9. Detta får till följd att flera aktörer inom sjönäringen kan få en ökad administrativ börda vad gäller uppgiftslämnandet till Tullverket.

Vad gäller de lättnader som idag finns för fiskefartyg som har last eller proviant som står under tullövervakning (nuvarande 4 kap. 27 §), fritidsfartyg som har last eller proviant som står under tullövervakning (nuvarande 4 kap. 29 och 30 §§) och färjor eller passagerarfartyg som går i regelbunden trafik med utlandet enligt tidtabell som meddelats Tullverket i förväg (nuvarande 4 kap. 33 §) begränsas genom fartygsrapporteringsdirektivet möjligheterna till undantag jämfört med idag. Exempelvis kommer färjor med icke-unionsvaror som går mellan Sverige och tredje land, t.ex. Norge eller Ryssland, att få full rapporteringsskyldighet jämfört med den förenklade anmälan som kan användas idag.

Även för de andra typer av fartyg som beskrivs nedan gäller att **om de medför last eller proviant som står under tullövervakning så omfattas de av rapporteringsskyldigheterna enligt 2–19 §§**. Dessutom omfattas dessa typer av fartyg troligen ändå av rapporteringsskyldighet till MSW när det gäller uppgifter till övriga berörda myndigheter. Tullverket kan endast reglera möjligheten till undantag för rapporteringsskyldigheten till Tullverket.

*4 kap. 20 §: EU-intern trafik*

Här regleras att följande fartyg inte omfattas av bestämmelserna i 2-19 §§:

- fartyg som har tillstånd till reguljär fartygslinje i enlighet med artikel 313a i förordning (EEG) nr 2454/93 och som endast medför unionsvaror,
- fartyg som ankommer från en hamn inom EU:s tullområde utan last eller proviant,
- fartyg som avgår till en hamn inom EU:s tullområde utan last eller proviant som står under tullövervakning.

Detta innebär en lättnad jämfört med nuvarande 4 kap. 21 §.

*4 kap. 21 §: Statsfartyg*

Här regleras att fartyg som används av svensk eller utländsk statlig myndighet eller institution och inte används i kommersiellt syfte och som inte medför last eller proviant som står under tullövervakning inte omfattas av bestämmelserna i 2–19 §§.

Förslaget innebär en lättnad då dessa fartyg idag måste anmäla fartygets ankomst respektive avgång till Tullverket.

*4 kap. 22 §: Bärningsfartyg*

Här regleras att fartyg som är avsett för dykning, bärgning, sjöräddning, katastrofhjälp, bekämpning av eller skydd mot utsläpp eller andra operationer som är nödvändiga för att garantera säkerheten till sjöss och som inte medför annat än sådant som bärgats eller utrustning för sin verksamhet inte omfattas av bestämmelserna i 2–19 §§.

Förslaget innebär en lättnad då dessa fartyg idag (nuvarande 4 kap. 26 §) måste anmäla fartygets ankomst respektive avgång till Tullverket.

*4 kap. 23 §: Fritidsfartyg*

Här regleras att fritidsfartyg som inte används kommersiellt och som bara medför förnödenheter och proviant för resan samt ombordvarandes personliga tillhörigheter inte omfattas av bestämmelserna i 2–19 §§. För de fall fritidsfartyget medför last eller proviant som står under tullövervakning gäller full rapporteringsskyldighet. Om fritidsfartyget i sig självt ska deklarerats för övergång till fri omsättning eller någon annan godkänd tullbehandling gäller dock bestämmelserna för den aktuella tullbehandlingen.

Idag (nuvarande 4 kap. 29 och 30 §§) får anmälan lämnas muntligt om fritidsfartyget medför last eller proviant som står under tullövervakning. Förslaget kan innebära en ökad börda och kostnad i de fall fritidsfartyget har last eller proviant som står under tullövervakning eftersom uppgifterna nu måste lämnas elektroniskt.

*4 kap. 24 §: Fartyg som färdas mellan svenska orter*

Här regleras att fartyg som går mellan svenska orter och som på grund av dess rätta kurs går utanför det svenska tullområdet inte ska omfattas av bestämmelserna i 2–19 §§ enbart på grund av detta förhållande.

Detta är ingen förändring jämfört med nuvarande 4 kap. 34 §.

## **2. Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd**

### *Alternativa lösningar*

Fartygsrapporteringsdirektivet trädde i kraft redan 2012 men bestämmelserna om elektronisk uppgiftslämning till en myndighetsgemensam kontaktpunkt i varje medlemsstat ska tillämpas från 1 juni 2015. EU-direktiv gäller inte direkt som nationell lag utan måste implementeras med egna bestämmelser i nationell lagstiftning. Direktivet ställer upp ramar inom vilka medlemsstaternas nationella bestämmelser måste hålla sig. Som framgår ovan av avsnitt 1.4 ansvarar Sjöfartsverket för framtagandet av en myndighetsgemensam portal för Sverige. Tullverket saknar därför möjlighet att ta fram en alternativ lösning för hur uppgiftslämmandet ska ske.

För vissa typer av aktörer har vi föreslagit lättnader i rapporteringsskyldigheten inom de ramar som fartygsrapporteringsdirektivet medger. En alternativ lösning där inga lättnader föreslås har övervägts men eftersom detta skulle innebära en större administrativ börda för sjönäringsen har detta alternativ inte ansetts lämpligt.

Med anledning av ovanstående har alternativa lösningar inte tagits fram, vare sig avseende MSW eller en lösning utan lättnader i rapporteringsskyldigheterna.

### *Effekter av utebliven reglering*

Bestämmelserna i EU:s tullagstiftning om anmälan om ankomst av transportmedel och uppvisande av varor för tullen gäller redan idag men Sverige har hittills inte implementerat dessa fullt ut.

Om en regeländring inte kommer till stånd sker en nationell tillämpning som strider mot unionslagstiftningens regler. Ikraftträdandedatum har lagts i enlighet med vad som sägs i fartygsrapporteringsdirektivet.

## **3. Verksamheter som berörs av regleringen**

De verksamheter som berörs är befälhavare på inkommande eller utgående fartyg eller personer som vederbörligen förordnats av fartygsoperatören. Detta kan t.ex. vara skeppsmäklare och/eller rederier. Även privatpersoner och fiskare kan i vissa fall beröras av regleringen. Samtliga är i behov av att på ett enkelt sätt kunna fullgöra sina skyldigheter och att få snabba och rättsäkra beslut om att deras ärende uppfyller tullbestämmelserna så att fartyg får ankomma eller avgå samt att last får lossas eller lastas.

Se avsnitt 8 för en närmare beskrivning av de aktörer som berörs.

#### **4. Bemyndiganden**

Tullverket föreslår nya bestämmelser med stöd av 11, 33, 51, 65, 75 och 79 §§ tullförordningen (2000:1306).

Av 11 § tullförordningen framgår att Tullverket får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av de bestämmelser som anges i 3 kap. 1 § första stycket tullagen.

3 kap 1 § första stycket tullagen avser bl.a. införsel av varor till EU:s tullområde, uppvisande av varor för tullen och lossning av varor som uppvisats för tullen.

Av 33 § tullförordningen framgår att Tullverket får meddela föreskrifter till komplettering av de bestämmelser om export och annan utförsel av varor från EU:s tullområde som anges i 4 kap. 12 § första stycket tullagen.

Bemyndigandet till Tullverket idag i 51 § tullförordningen omfattar rätten att meddela föreskrifter kring skyldigheter och begränsningar som avses i 6 kap. 5 § samt 8 § andra stycket tullagen.

6 kap. 5 § tullagen avser skyldigheten för befälhavare att anmäla fartygets ankomst från eller avgång till annat land, skyldigheten för befälhavare på fartyg under tullövervakning att på förhand meddela beräknad ankomst till/avgång från tullplats, lämna uppgift om fartyget och dess last samt skyldighet för besättning att anmäla medförda varor ombord. Därtill får närmare föreskrifter meddelas om vilka slag av transportmedel och varor som får föras till eller från en viss tullplats.

6 kap. 8 § andra stycket tullagen avser skyldigheten för befälhavare att på fartyg som står under tullövervakning<sup>7</sup> under färd medföra passhandling utfärdad av verket för transportmedlet och varor som medförs på detta (sk. tullpass). Inom dessa bemyndiganden kan Tullverket utfärda föreskrifter kring uppgiftslämnandet i samband med ett fartygs ankomst till/avgång från Sverige samt för färd inom det svenska tullområdet.

---

<sup>7</sup> Av 6 kap. 3 § tullagen framgår att transportmedel står under tullövervakning om det ombord på transportmedlet finns varor som står under tullövervakning, kommer till det svenska tullområdet utan att medföra varor, till dess att anmälan om transportmedlet, enligt 5 § samma kapitel, har behandlats av Tullverket, eller om det ska avgå från det svenska tullområdet direkt till tredje land utan att medföra varor, sedan anmälan gjorts om detta.



Av 65 § tullförordningen framgår att Tullverket får föreskriva om lätnader i tullkontrollen i fråga om statsfartyg, fiskefartyg och fritidsfartyg samt även i andra fall, om det kan ske utan risk för att föreskrifter som gäller för import och export åsidosätts.

Av 75 § tullförordningen framgår att Tullverket får meddela föreskrifter om att avgift ska tas ut för ansökan om medgivande enligt 6 kap. 8 § tredje stycket 2 tullagen, om ansökan avser tillstånd att föra transportmedlet till eller avgå med det från någon annan plats än tullplats.

6 kap. 8 § tredje stycket 2 tullagen anger att Tullverket får förbjuda förare av eller befälhavare på transportmedel som står under tullövervakning att utan Tullverkets medgivande ankomma eller avgå med transportmedlet.

Av 79 § tullförordningen framgår att Tullverket har bemyndigande att meddela föreskrifter om verkställigheten av tullagen och föreskrifter om verkställigheten av tullförordningen.

#### ***5. Uppgifter om kostnadsrämsiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda alternativen***

Som framgått av avsnitt 1.4 ska uppgifterna kunna lämnas till MSW på två olika sätt, användare-till-system eller system-till-system. För lösningen med användare-till-system krävs en internetuppkoppling vilket sannolikt inte torde medföra ökade kostnader oavsett storlek på företaget. Vad gäller system-till-system är det Sjöfartsverket som ansvarar för den tekniska lösningen och som ansvarar för att ta fram tekniska specifikationer för denna.

Tullverket har bedömt eventuella sociala konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan. När det gäller miljömässiga konsekvenser kan övergången från användandet av fax till elektronisk uppgiftslämning medföra minskad pappersåtgång vilket innebär en minskad belastning på miljön.

Som framgår ovan under avsnitt 2 har inte några alternativa lösningar tagits fram varför någon jämförelse av konsekvenser för olika alternativ inte heller kan ske.

#### ***6. Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen***

De föreslagna reglerna är en följd av att anpassa de svenska reglerna till EU-lagstiftningen och strider inte mot eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

## **7. Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser**

Tidpunkten för ikraftträdande av de nya bestämmelserna är bestämd till den 1 juni 2015.

Fartygsrapporteringsdirektivet trädde i kraft redan 2012 men bestämmelserna om elektronisk uppgiftslämning till en myndighetsgemensam kontaktpunkt i varje medlemsstat ska tillämpas från 1 juni 2015. EU-direktiv gäller inte direkt som nationell lag utan måste implementeras med egna bestämmelser i nationell lagstiftning. Direktivet ställer upp ramar inom vilka medlemsstaternas nationella bestämmelser måste hålla sig. Tullverket saknar därför möjlighet att föreslå ett annat ikraftträdandedatum än vad fartygsrapporteringsdirektivet anger.

Sjöfartsverket är ytterst ansvarigt för information om själva fartygsrapporteringsdirektivets införande. Tullverket ansvarar för information gällande tullformaliteter.

Tullverket har tillsammans med Sjöfartsverket informerat om förändringarna när det gäller rapporteringsformaliteter genom workshops på Tulldagarna samt deltagit i möten med en extern referensgrupp tillsammans med övriga ansvariga myndigheter.

Planering av ytterligare informationsaktiviteter pågår.

## **8. Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen**

Sveriges skeppsmäklareförening har idag cirka 140 medlemsföretag. Av dessa är cirka 100 aktiva med fartygsrapporteringsformaliteter. Omkring 70 företag lämnar uppgifter ungefär 1 gång/vecka, övriga cirka 1 gång/månad.

Tullverket har genom en enkät tillfrågat de aktiva företagen om de föredrar användare-till-system-lösning eller system-till-system-lösning. Av de 49 företag som svarat föredrar 34 användare-till-system-lösning, 8 system-till-system-lösning medan 7 inte indikerat något av alternativen.

De flesta utländska företag anlitar idag en svensk skeppsmäklare för att fullgöra sina rapporteringsskyldigheter vid ankomst till och avgång från svensk hamn och omfattas därför av redovisningen ovan.

Förutom den kommersiella sjönäringsen har vi identifierat andra aktörer som kan komma att beröras av de föreslagna förändringarna. Exempel på sådana aktörer är statsfartyg, fritidsfartyg och fiskefartyg.

### **9. Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader**

Som framgår av avsnitt 1.6 innebär de föreslagna bestämmelserna en ökad administrativ börda för vissa uppgiftslämnare. Dessa aktörer kan beroende på omfattningen av antalet inkommande respektive utgående fartyg få ökade kostnader när det gäller fullgörandet av rapporteringsformaliteter. Exempelvis kan de utökade rapporteringsformaliteter för färjor som trafikerar tredje land medföra ökade personalkostnader eller kostnader för att anlita ett ombud. Eftersom komplett uppgiftslämnande ska ske i förväg måste företagen inhämta och sammanställa uppgifterna i ett tidigare skede än idag. Det kan t.ex. innebära att personella resurser ska finnas tillgängliga vid andra tidpunkter än idag.

Enligt den mätning<sup>8</sup> som Tillväxtverket gjort av företags administrativa kostnader för att upprätta, överföra och lagra information uppgår tiden idag för att upprätta en inkommande fartygsanmälan till 63 minuter. Motsvarande tid för att upprätta en utgående fartygsanmälan uppgår idag till 51 minuter. Under mätperioden lämnades cirka 32 000 inkommande fartygsanmälan till en total kostnad av cirka 9 miljoner kronor. Motsvarande siffror för utgående fartygsanmälan var cirka 32 000 stycken till en kostnad av cirka 7 miljoner kronor. Siffrorna är baserade på en kostnad för handläggare som uppgår till 266 kr/h.

Tullverket har varit i kontakt med de företag som ingår i en extern referensgrupp som är skapad med anledning av de förändringar som de nya rapporteringskraven medför. Företagen har tillfrågats om de nya kraven kommer att medföra en ökad eller minskad tidsåtgång respektive kostnad för att lämna de föreskrivna uppgifterna. De företag som svarat anger att tidsåtgången och de administrativa kostnaderna kommer att öka men de kan i dagsläget inte bedöma hur stor ökningen kan komma att bli. Anledningen till varför ökad tidsåtgång och kostnad inte kan beräknas torde vara att MSW fortfarande är under utveckling.

### **10. Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen**

Detta beskrivs under avsnitt 5 respektive 9.

---

<sup>8</sup> Siffrorna avser 2012

### **11. Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen**

Förslaget till ändrade föreskrifter reglerar att samtliga aktörer ska lämna uppgifter elektroniskt till MSW. Det är Sjöfartsverket som ansvarar för den tekniska lösningen, dvs hur uppgifterna ska lämnas. I dialogen med företagen i den externa referensgruppen har framkommit att vissa mindre företag med stort uppgiftslämnande, t.ex. vid containertrafik, ser en risk med att man saknar medel att investera i en system-till-system-lösning samtidigt som en användare-till-system-lösning inte ses som ett alternativ på grund av mängden uppgifter som får läggas in manuellt. Denna risk är inte uttalad hos större företag som idag har en system-till-system-lösning, däremot kommer dessa att få kostnader för att förändra och anpassa sina befintliga system.

Den föreslagna regleringen begränsar i sig inte företagets konkurrensförmåga vad gäller fullgörandet av tullformaliteter. Däremot kan den tekniska lösningen enligt vad som beskrivs ovan komma att påverka konkurrensförhållandena.

### **12. Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen**

Initialt kan vissa aktörer inom sjönäringen ha synpunkter på den föreslagna regleringen genom att rapporteringstidpunkten förändras och utökad rapporteringsskyldighet inträder. Andra aktörer kan reagera positivt då de kan få en minskad administrativ börda genom att kraven på uppgiftslämnande ändras.

En övergång från fax till elektroniskt uppgiftslämnande innebär en minskad sårbarhet eftersom tillgången till faxapparater och reservdelar minskar i takt med att detta kommunikationsmedel ersätts av modernare lösningar.

### **13. Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning**

Vad gäller små aktörer inom sjönäringen har Tullverket i föreskriftsarbetet, inom ramen för vad fartygsrapporteringsdirektivet medger, beaktat de små aktörernas villkor genom att föreslå lättnader för vissa typer av fartyg, se under avsnitt 1.6 avseende 4 kap. 20–23 §§.

***Kontaktpersoner vid Tullverket***

Bengt Månsson  
040-6613 182  
[bengt.mansson@tullverket.se](mailto:bengt.mansson@tullverket.se)

Anna Svanholm  
040-6613 113  
[anna.svanholm@tullverket.se](mailto:anna.svanholm@tullverket.se)

Anna Sjödin  
040-6613 242  
[anna.sjodin@tullverket.se](mailto:anna.sjodin@tullverket.se)