

## Minnesanteckningar dialogmöte

**Tid och plats:** 16 maj 2022 kl. 13.00-14.30 via Skype

### Närvarande:

APH Logistics	Niclas Rydelius
Cargo Center Sweden	Martin Gerhardt
Dachser Sweden	Karolina Bator, Robert Lember
DB Schenker	Marina Friberg
DHL Express	Petra Wilson
DHL Global Forwarding	Ewa Ek
Geodis Sweden	Edward Olausson
GLA Aircargo	Laila Andreasson, Marita Andersson
Malmö flygfraktterminal	Joakim Rosengren
Menzies Aviation	Maria Dahlman, Nina Fehrm
SAS Ground Handling	Tommy Burman
Swedavia Airports	Ylva Arvidsson
WFS Aero	Jonas Backheden, Thomas Törnlund, Andreas Wessel
Tullverket	Agneta Andersson, projektledare ICS2 (från ca kl. 13.30)
Tullverket	Mia Federley, kommunikatör
Tullverket	Karl Flöhr, sakkunnig
Tullverket	Linus Fredriksson, ET externt införande
Tullverket	Helena Nordlund, projektledare AVA/DTL
Tullverket	Cecilia Olsson, kundanalytiker

### 1. Välkommen (Mia Federley)

Mia hälsade alla välkomna till mötet och presenterade dagens agenda. En kort presentationsrunda genomfördes.

### 2. Tullverkets dialog med näringslivet (Cecilia Olsson)

Cecilia gick igenom syfte och mål med Tullverkets dialogmöten med näringslivet.

### 3. Vad den nya EU-lagstiftningen innebär (Cecilia Olsson)

Den nya lagstiftningen innebär att vi behöver nya it-system. Syftet är att få standardiserade arbetsprocesser och en harmoniserad tillståndshantering.

EU:s lagstiftning och planer styr programmet Elektronisk tull (ET):

- I tullkodex fastställs den rättsliga ramen för tullregler och tullförfaranden i unionens tullområde.
- Multi Annual Strategic Plan (Masp) utgör planen för implementeringen av tullkodex vad gäller it-system. Förutom Masp har vi arbetsprogrammet till stöd för tillämpningen av tullkodexen avseende utvecklingen och införandet av de elektroniska systemen. I arbetsprogrammet är de elektroniska systemen samt deras rättsliga grund, viktigaste etappmål och planerade start- och slutdatum fastställda och beskrivna.
- Nationell plan tas fram och genomdrivs av ET-programmet. Programmets plan utgår från styrande dokument beslutade av EU-kommissionen. Under rubriken *Framtida tullhantering* på tullverket.se finns den nationella planen för införandet av tullkodex med illustrationer och korta beskrivningar.

Anledningen till en ny tullkodex är att man ville ha enkla, snabba och standardiserade arbetsmetoder för att underlätta handel och bekämpa bedrägerier. Tullkodexen är av grundläggande betydelse för att underlätta handeln och samtidigt sörja för effektiva tullkontroller. Kontrollerna ska harmoniseras så att de ekonomiska aktörerna bara behöver lämna uppgifterna en gång samt att varorna kontrolleras vid samma tidpunkt och på samma plats. Vid utgången av 2025 ska vi ha en helt digitaliserad tullhantering.

#### 4. Processen och införandet (Linus Fredriksson)

Hur inför vi förändringarna? Det händer mycket de närmaste åren och det är flera systemförändringar som ska genomföras. Det ställer krav på tullmyndigheterna och på näringslivet att ställa om. Själva processen för införandet kan beskrivas i följande steg. Tullverket behöver:

1. publicera övergripande processkartor och beskrivningar för att skapa en övergripande förståelse
2. ge framförallt systemleverantörerna förutsättningar att planera och påbörja utvecklingsarbetet, exempelvis genom att publicera tekniska specifikationer
3. låta aktörerna testa, bli godkända och kunna använda systemet i det nya flödet via testmiljöer, utföra slutprov eller tester mot kommissionens system
4. informera om och när möjligheten att använda gamla system fasas ut och försvinner.

#### 5. ICS2 – summarisk införseldeklaration (Karl Flöhr)

Förändringar som träder ikraft den 1 mars 2023 kopplar till det nya importkontrollsystemet (ICS2), och är en stor uppgradering av nuvarande importkontrollsystem. I praktiken är det ett helt nytt system som byggs. I samband med ICS2 produktionssätter vi ett nationellt system för Anmälan om varors ankomst (Ava).

**ICS2 är ett EU-gemensamt system** som omfattar de första två stegen av importproceduren: Summarisk införseldeklaration och Anmälan om transportmedlets ankomst. Märk att det

inte är *varans* ankomst som avses, utan transportmedlets. Transportmedlet anmäls till det första tullkontor det anländer till inom unionens tullområden.

**ICS2 har dubbla syften:** dels att skydda EU från farliga varor, dels att leva upp till de ökade säkerhetskraven i världshandeln. Summariska införseldeklarationer krävs för alla varor som förs in till EU-gemenskapen. Uppgifterna riskvärderas i två steg:

- före lastning i tredjeland, för att förhindra att farliga/explosiva varor förs ombord på transportmedlet (Air Cargo Security), samt
- före ankomst, för att förhindra införsel av varor till unionen som kan innebära hot avseende säkerhet och skydd.

Alla summariska införseldeklarationer hanteras i det EU-gemensamma systemet Common Repository, som i sin tur kommunicerar med de medlemsstater som berörs för varje enskild deklaration.

ICS2 ska införas i flera steg fram till 2025. Det är alltså ett nytt sätt att lämna uppgifter till tullmyndigheterna där uppgiftslämnaren kommunicerar direkt med det EU-gemensamma systemet, och inte som idag, att man lämnar en deklaration till de nationella tullmyndigheterna.

Första fasen, ICS2 release 1, omfattade alla post- och expressförsändelser fraktade med flyg och driftsattes förra året.

**ICS2 release 2 innebär en vidareutveckling av release 1:** alla försändelser via flyg ska omfattas av en deklaration före lastning innehållande antingen en minimidatauppsättning eller en komplett summarisk införseldeklaration. Möjlighet till "multiple filing" införs i release 2 och uppgifterna kan lämnas på olika nivåer, i vissa fall av olika uppgiftslämnare, i en och samma summarisk införseldeklaration. Tullmyndigheten har inte tidigare haft tillgång till "house information", men det man gör nu är att man skiftar uppgiftslämnandet i house- och masternivåer och det gör att flera uppgiftslämnare kan bli inblandade. Det är dock inget måste att flera lämnar uppgifter, utan det är möjligt för en och samma aktör att lämna alla uppgifter.

Det blir en stor förändring i hur uppgifterna kan lämnas. Tidigare var uppgiftslämningen strukturerade på huvudnivå och varupostnivå. Nu blir det fler meddelanden som kan lämnas. Inom allmän flygfrakt (General Air Cargo) ger lagstiftningen en tydlig beskrivning av vem som kan lämna uppgifterna och vilka uppgifter som ska lämnas. Det kommer att komma mer detaljerade beskrivningar och specifikationer inom kort.

Genomgång av uppgiftslämning i ICS2 R2 för allmän flygfrakt, se bild 1. Nya uppgiftslämningar lämnas av fraktföraren respektive "house level filer".

Allmän flygfrakt	
F20	Air cargo (general) – Complete dataset lodged pre-loading
F21	Air cargo (general) – Partial dataset – Master air waybill lodged pre-arrival
F27	Air cargo (general) – Complete dataset lodged pre-arrival
F28	Air cargo (general) – Complete dataset lodged pre-loading – Direct air waybill
F29	Air cargo (general) – Complete dataset lodged pre-arrival – Direct air waybill
F22	Air cargo (general) – Partial dataset – House air waybill lodged pre-arrival
F23	Air cargo (general) – Partial dataset – Minimum dataset lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446 without master air waybill reference number
F24	Air cargo (general) – Partial dataset – Minimum dataset lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446 with master air waybill reference number
F25	Air cargo (general) – Partial dataset – Master air waybill reference number lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446
F26	Air cargo (general) – Partial dataset – Minimum dataset lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446 and containing additional house air waybill information

ICS2R2 - Nya uppgiftslämningar som lämnas av fraktföraren

ICS2R2 - Nya uppgiftslämningar som lämnas av "house level filer"

Bild 1 Uppgiftslämning ICS2 R2 Allmän flygfrakt

I expressflödet lämnas sedan ett år tillbaka ett begränsat dataset innan lastning. I release 2 blir det nya uppgiftslämningar för expressförsändelser. Det ska då byggas ut till komplett dataset innan ankomst. Genomgång av uppgiftslämning i ICS2 R2 för expressförsändelser, se bild 2.

Expressförsändelser	
F32	Express consignments – Partial dataset – Minimum dataset lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446
F30	Express consignments – Complete dataset lodged pre-arrival
F31	Express consignments on air cargo general – Complete dataset lodged pre-arrival by the express operator
F33	Express consignments on air cargo general – Partial dataset – House air waybill lodged pre-arrival by a person pursuant to Article 127(6) of the Code and in accordance with Article 113(1)

ICS2R1 - Finns redan idag och lämnas före lastning

ICS2R2 - Nya uppgiftslämningar för expressförsändelser

Bild 2 Uppgiftslämning ICS2 R2 Expressförsändelser

Även postaktörerna berörs i den andra releasen. Genomgång av uppgiftslämning i ICS2 R2 för postförsändelser, se bild 3. ICS2 release 1 finns redan idag och lämnas före lastning. I release 2 blir det nya uppgiftslämningar som lämnas av fraktföraren.

Postförsändelser	
F43	Postal consignments — Partial dataset — Minimum dataset lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446
F44	Postal consignment — Partial dataset — Receptacle identification number lodged pre-loading in accordance with Article 106(1) second subparagraph of Delegated Regulation (EU) 2015/2446
F42	Postal consignments – Partial dataset - Master air waybill containing necessary postal air waybill information lodged in accordance with the time-limits applicable for the mode of transport concerned

ICS2R1 - Finns redan idag och lämnas före lastning

ICS2R2 - Ny uppgiftslämning som lämnas av fraktföraren

Bild 3 Uppgiftslämning ICS2 R2 Postförsändelser

Genomgång av den övergripande processen för ingivande av summarisk införseldeklaration, se bild 4. Allt går via Shared Trader Interface, gränssnittet för system-till-systemkommunikation.

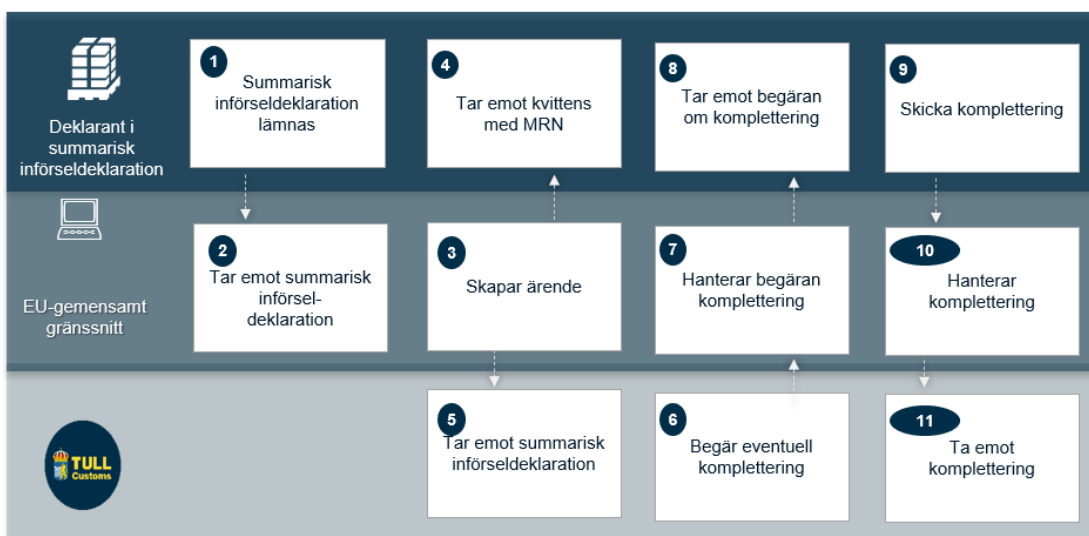


Bild 4 Process för ingivande av summarisk införseldeklaration

Autentisering sker genom den EU-gemensamma tjänsten UUM&DS. Det kommer att krävas ett certifikat som kan ställas ut av Tullverket eller av andra godkända utgivare

Release 3 omfattar övriga transportslag.

## 5.1 Införandeperiod (Agneta Andersson)

Driftsättning av ICS2 R2 sker den 1 mars 2023 med en införandeperiod fram till och med den 30 september. Införandeperioden kommer i varje enskilt fall sättas gemensamt med EU-kommissionen så att ordningen synkas.

## 6. Anmälan om varors ankomst och deklaration för tillfällig lagring (Karl Flöhr)

I tullproceduren för import handlar det om stegen Anmälan av varans ankomst (Ava) och Tillfällig lagring. Varorna måste omfattas av en deklaration för tillfällig lagring (DTL). Den

stora skillnaden är att ICS2 är ett EU-gemensamt system helt utvecklat av kommissionen, som sedan går över till nationellt system. Det blir alltså två olika system – den summariska införseldeklarationen lämnas idag nationellt och lämnas av den som för in varorna. I det nya systemet för Ava och DTL kan uppgifter lämnas av fler aktörer. Här kommer ni in, eftersom ni hanterar dessa uppgifter.

**Genomgång av processen** för anmälan av varors ankomst och deklaration för tillfällig lagring, se bild fem. Det blir ett stegvis införande. För uppgiftslämnare innebär det att ni endast kommer att hantera anmälan om varors ankomst. Det blir ett reducerat uppgiftslämnande, med referens till tidigare summarisk införseldeklaration eller AWB-numret.

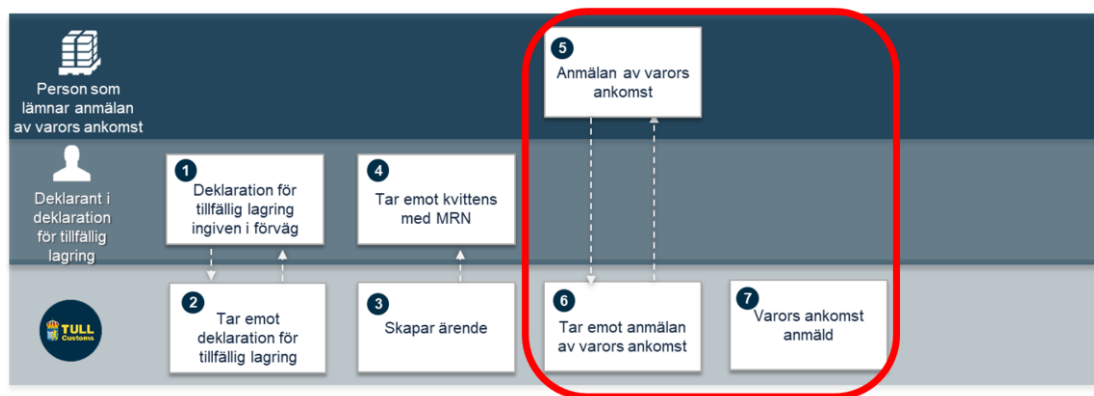


Bild 5 Process för Anmälan av varors ankomst

**Även syftet med Ava och DTL är tvådelat.** Det som kommer ut först i pipeline är kopplingen till importkontrollsystemet. Vilka varor har lastats av och ankommit? Syftet är att kunna fånga upp varor vi vill kontrollera. Det andra syftet är att veta vilka varor som befinner sig i tillfällig lagring och på vilka platser varorna finns. Här finns det behov av ytterligare utredningar kring funktionaliteten.

**Det blir en ny informationsstruktur** – den gamla var baserad på tulldeklarationer. Nu är det en Shipment-struktur, snarlik dagens tulldeklarationer.

Summarisk införseldeklaration och Ava/DTL kommer att baseras på Consignment-struktur. Det medför att uppgifter kan lämnas på olika nivåer: vissa hanterar masternivåer, andra housenivåer. Kompletta summariska införseldeklarationer ska omfatta både house- och masternivå.

Kolumn G3 (Anmälan av varors ankomst) och G4 (deklaration för tillfällig lagring) baseras på consignmentstruktur vilken avspeglar transportdokumentet.

**Verksamhetsanalyser behövs kring funktionalitet** för följande

- Transitdeklaration som deklaration för tillfällig lagring. Uppgifterna i ett transitförfarande utgör en deklaration för tillfällig lagring även fortsättningsvis – inga ytterligare uppgifter behöver lämnas.

- Vi undersöker möjligheten att återanvända information från föregående steg (Import Control System, ICS2). Tekniska och juridiska förutsättningar utreds för hur funktionalitet kan realiserars.
- Befordran mellan anläggningar för tillfällig lagring. Kopplar i viss mån an till det förenklade transiteringsförfarande som utgörs av elektroniskt transportdokument. Det utreds inom det EU-gemensamma projektet.
- Saldokontroll av varor i tillfällig lagring. Kommer införas i senare skede och få påverkan på tulldeklarationssystem. Uppgiftslämningen för anmälan av ankomst beräknas påverkas marginellt. Målsättningen är att en automatiserad saldokontroll ska kunna ske. Det är funktionalitet som kommer att byggas ut.
- Uppgifter i anmälan om varors ankomst, obligatoriska uppgifter. Det som kommer att ske är anmälan om varors ankomst som ska lämnas digitalt till Tullverket. Den som transporterar in ska lämna uppgifterna, men får lämnas av andra aktörer. Vem lämnar uppgifterna? Vilket tullkontor övervakar? Vilken plats finns varorna på?

## 7. Gemensam diskussion

### ICS2

- *Vilken information hanterar ni kring varorna vid ankomst av flygförsändelser eller expressförsändelser?*
- *Kommunicerar ni idag elektroniskt med Tullverket genom elektroniska meddelande?*
- *Hanterar ni summariska införseldeklarationer idag?*
- *Ser ni några problem med processen och informationsutbytet så som det är uppbyggt på EU-gemensam nivå utifrån nationella förutsättningar?*

### Ava/DTL

- *Hanterar ni den information om varorna som efterfrågas i samband med anmälan av varors ankomst?*
- *Hur ser ni på tidsplanen för att lämna följande uppgifter via en ny elektronisk kanal från och med 1 mars 2023?*
- *Ser ni några uppgifter som problematiska att tillhandahålla baserat på nationella förutsättningar?*

*Fråga från DHL:* Påminner om dagens manifest – men ska bli digitala om jag förstått saken rätt? Egentligen levererar vi uppgifterna, men ska göra det på ett annat sätt.

*Svar:* Övergångslösning blir att fortsätta e-posta in manifesten.

**Förtydligande avstämt efter mötet:** Tullverket svarar att bokningsuppgifter hanteras i den brottsbekämpande verksamheten. En anmälan av varors ankomst ska lämnas elektroniskt från och med 1 mars 2023. Deklarationen för tillfällig lagring ska skickas via e-post tillsvidare ([länk till tullverket.se om övergångslösning](#)).

*Fråga från DHL:*

Finns det teknisk specifikation för Ava?

*Svar:*

På verksamhetsinnehåll. Uppgiftslämningen sker i det vanliga nationella flödet, måste kuverteras för meddelandeutbytet. Kommer att publiceras inom kort.

*Fråga från WFS:*

Har man i denna utveckling kollat på möjligheten för interoperabilitet med diverse FTX-meddelanden som vi inom flygfrakt arbetar med, såsom FWB/FHL, FFM, etc?

*Svar:*

Det bygger på bilaga B, TXK. Nationellt har vi gjort en analys av meddelandehållerna och mycket information är densamma. Meddelandena är däremot inte utformade för att vara interoperabla.

*Fråga från Tullverket:*

Hur många av er kommunicerar idag elektroniskt med TV? Vi antar att det är terminalaktörer som idag lämnar uppgifterna. Förmodligen använder många NCTS. Övergångslösningen är e-postlösningen?

Vi antar att några få av er hanterar summariska införseldeklarationer. I enstaka fall via TID (människa-till-system). Den summariska införseldeklarationen lämnas oftast av den aktör som opererar transportmedlet, så endast en liten andel svenska aktörer kommer att bli inblandade i uppgiftslämningen.

Vi ber er dock att uppmärksamma ifall ni ser aktörer som borde lämna summariska införseldeklarationer. Varje enskild MS har en skyldighet att kommunicera och informera de aktörer som är registrerade i Sverige och som bör lämna sin deklareration här. Det är flygbolaget som lämnar summariska införseldeklarationer och i samband med det bör den aktören också anmäla transportmedlets ankomst.

Ser ni några problem med den här processen? Hanterar ni annan uppgiftslämning för flygbolagen? Den aktör som driver anläggning för tillfällig lagring blir en ny uppgiftslämnare för varors ankomst. Det blir snarlikt som att ta emot en transitering.

*Fråga från DHL:*

Vilka tidsfrister kommer att gälla?

*Svar:*

Vissa uppgifter ska lämnas innan avgång i tredjeland. Hittills i release 1 hanteras era (DHL:s) uppgifter via Tyskland. Föranmälan av varors ankomst till Sverige finns inte längre kvar i Sverige.

*Fråga från SAS Ground Handling:*

Innan övergångslösningen för DTL minns jag att det var tre olika aktörer som kunde vara ansvariga för uppgiftslämningen, är ansvaret tydligare nu vem som är uppgiftslämnare?

*Svar:*

Uppgiftslämnare är den som transporterar varorna in i unionens tullområde. Vårt



antagande är att det inte stämmer överens med hur verkligheten ser ut. Här måste vi titta på hur informationsflödet ser ut generellt för branschen. Vem bör lämna uppgifterna? Flera aktörer kan lämna den. Vem mejlar in manifesten idag till det som är övergångslösningen för tillfällig lagring, exempelvis?

*Fråga från SAS Ground Handling:*

Det är från vår sida att föredra att transportören har huvudansvaret. Sen om det är de eller vi som terminal som lämnar uppgifterna åt transportören är det helt okej.

*Svar:*

Det är möjligt att agera som ombud för transportören.

## **8. Avslut och tack för visat intresse**

Mia tackade för visat intresse och informerade om att nästa dialogmöte kommer att äga rum den 5 september kl. 13.00, inbjudan kommer.

Det går bra att kontakta [mia.federley@tullverket.se](mailto:mia.federley@tullverket.se) för att komma i kontakt med båda projekten.

Mötesanteckningar samt bildspel skickas ut efter mötet. Mötesanteckningarna publiceras även på Tullverkets webbplats.