

# Minnesanteckningar dialogmöte systemleverantörer

**Tid och plats:** 19 januari 2023 kl. 10.00-15.30, Tullverkets kontor i Stockholm

**Närvarande:** Robin Rosengren (The Logistic Solution Sweden AB), Martin Gerhardt (Cargo Center), Anders Sundvall (Descartes Systems Sweden AB), Karin Rangne (Sensor Data AB), Bibbie Marti (Descartes Systems Sweden AB), Jan Vidar Knutslid (Descartes Systems Sweden AB), Joel Winninge (CargoIT), Trond Rovang (SAP), Kristina Nilsson (Tyringekonsult AB), Nils Persson (Tyringekonsult AB), Karin Bengtsson (KGH Digital), Lena Bagiaras (KGH Customs Services), Anders Lerdin (Tyringekonsult AB), Roger Isberg (AEB), Claes Dahlquist (AEB) Bengt Gustafsson (KGH Customs Services), Maria Wallenthin (Wisetech Global International Ltd), Kjell Inge Lundbö (Emma Systems AS), Frode Larsen (Emma Systems AS), Christer Bech (Systema AS).

**Deltagare från Tullverket:** Stefan Ingelgård, Agneta Andersson, Helena Nordlund, Katarina Nordberg, Mattias Andersson, Mirja Ekström, Mikael Wikström, Tina Thomas, Åsa Holmkvist, Martin Östlund, Thomas Hult, Linus Fredriksson, Cecilia Olsson.

## 1. Välkommen

Deltagarna hälsades välkomna och dagordningen presenterades. Stefan Ingelgård betonade att en fortsatt dialog för samsyn mellan Tullverket och systemleverantörerna är viktigt med tanke på kommande införanden som kommer ganska tätt under 2023 och 2024. Det är roligt att ses igen efter flera år av pandemirestriktioner. I slutet av 2022 kom beskedet att EU-kommissionen förlänger tidsfönstret för införandet av importsystemet till den 31 december 2023. Beslutet kom väldigt sent och ställde till det en del för både Tullverket och näringslivet.

Fråga: Hur säkert är det att NCTS fas 5 produktionssätts den 1 september?

*Svar: EU-kommissionens besked är att den 1 september är det datum som gäller för NCTS fas 5.*

Fråga: Vi skulle behöva hjälp av Tullverket med att nå ut till kunderna med att det är viktigt att gå över i tid – inte minst inför NCTS fas 5 den 1 september.

*Svar: Vi kommer absolut att i vår kommunikation betona vikten att hålla tidplanerna.*

Fråga: När införanden skjuts fram tillkommer kostnader och det är olyckligt.

*Svar: Det är vi medvetna om.*

Fråga: Beslutet i december om att tidsfönstret flyttades fram var inte känt hos alla kunder.

Svar: Vi informerade inför att beslutet skulle tas via en nyhet på webben och meddelade i en nyhet samma dag som beslutet togs. Webb sidan Plan för införandet uppdaterades också och beslutet lyftes upp i sista Tullnytt före jul- och nyårshelgen.

## 2. Övergripande status för programmet Elektronisk tull

Stefan poängterade också att programmet Elektronisk tull är i fokus på Tullverket, vi har goda förutsättningar och ett bra tempo i utvecklingsarbetet. Ca 200 medarbetare jobbar i ET-programmet, det motsvarar ca en tiondel av Tullverkets anställda.

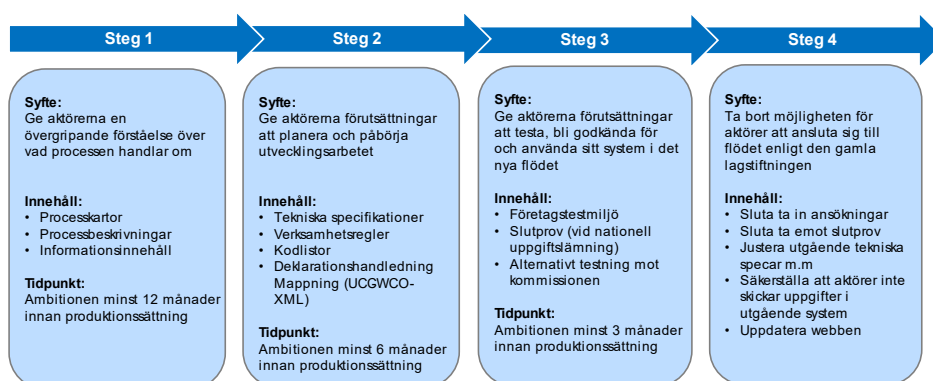
Tullverket arbetar just nu med uppdatering av ET:s genomförandeplan och tolkar just nu informationen från EU-kommissionen. Uppdaterad genomförandeplan publiceras inom några veckor. Vi har en del frågetecken kring Anmälan av varors ankomst för flyg där vi ser att systemet inte kommer att produktionssättas den 1 mars. Under dagen återkommer vi med mer information kring detta.

En eventuell utmaning är de stora lagerhavare som ska gå över både till importsystemet och NCTS fas 5 under 2023. Bra om de börjar lämna deklarationer i det nya importsystemet under våren.

När det gäller processen för det externa införandet repeterade Linus Fredriksson den bild som tidigare diskuterats tillsammans med systemleverantörer. Vi har som ambition att publicera dokumentation så tidigt som möjligt. Tidpunkterna varierar beroende på hur införandeperioden ser ut samt vilken typ av dokumentation som används för ett system, exempelvis EU-kommissionens specifikationer eller Tullverkets.



### Processen för det externa införandet



Tidpunkterna påverkas bland annat av hur lång införandeperioden är!

2023-01-19

Fråga: Bra om Tullverket meddelar när nya versioner av dokumentation publiceras

*Svar: Vi tar med oss detta och ambitionen är att lyfta upp i Tullnytt när större förändringar sker.*

Fråga: Hur hanteras tillstånd och slutprov för gamla system? När upphör möjligheten att ansluta till äldre system? Bra om man kan få information när ni slutar ta in dessa ansökningar.

*Svar: Vi är medvetna om detta och vi kommer att kontakta aktörer som ansöker om tillstånd till system som i närtid ska avvecklas.*

### **3. Erfarenheter införandet av standardtulldeklaration import**

Punkten genomfördes som en gruppdiskussion där följande diskuterades:

- Vilka erfarenheter har ni av införandet av standardtulldeklaration import?
  - Dokumentation
  - Kommunikation
  - Andra exempel
- Vad har fungerat bra?
- Vad kan vi förbättra?
- Hur ser ni på kommande införanden?
- Vilka utmaningar ser ni i samband med kommande införanden?
- Digitala avstämningsmöten med de systemleverantörer som utvecklar NCTS fas 5, är det intressant?

#### Grupp 1

Överlag så var återkopplingen att det är bra och tydlig information från Sverige och bättre jämfört med övriga nordiska länderna.

Vad har fungerat bra:

- Information är tydlig från Sverige
- Tidigt ute med information
- Bra exempel, guider och processbeskrivningar
- Bra med företagstestmiljö – underlättar mycket
- Bra med systemleverantörsmöten och den löpande dialogen
- Projektmail är bra och värdefullt.

#### Förbättringar:

- Tullsvaret har en lång tid vid dialoger med systemleverantörerna
- Går det att lägga in fler exempel eller länkar i texterna för processbeskrivningar eller deklarationshandledning
- Kan Tullverket erbjuda utbildningar i de nya förfarandena – det var inte tydligt om det finns eller att det finns
- Tullagerkunder upplevs som lite bortglömda i kommunikationen

#### Praktiska frågor:

- Viktigt att få till e-tjänsten Fråga status som ska ersätta Fråga tull-id
- Det har varit kunskapsbrist kring nya tullsystemet på vissa tullstationer

#### Framåt:

- Transit – vad är skillnaden?
- Bra med svenska specifikationer och deklarationshandledningar
- Fortsätta kommunicera skillnaden mellan NCTS fas 4 och NCTS fas 5

#### Grupp 2:

##### Vad som fungerat bra:

- Generellt sett bra information, både muntlig och skriftlig
- Ser ett mervärde i att både ha mer generella möten och uppföljningar enskilt, båda formerna har varit uppskattat
- Jämfört med våra nordiska kollegor ligger vi långt fram när det gäller dialog och information om ET-programmet

##### Vad som kan bli bättre:

- Svarstiderna på vissa frågor har ibland varit för långa – önskemål om att svar på mejl tar max 5 arbetsdagar
- Fler testfall med högre komplexitet behövs
- Vid förändringar i deklarationshandledning och specifikationer så skulle det underlätta om förändringarna "highlightas" så man inte behöver läsa igenom allt för att se vilken förändring som gjorts
- För systemleverantörer som har utvecklat system för kunder i flera EU-länder är det en nackdel med nationellt framtagna datamodeller, ju mer harmoniserade med andra EU-länder desto bättre
- Strukturbilagan i specifikationerna skulle kunna vara något tydligare
- Önskemål om att kunna använda andra testdata än Tullverkets egna (Galaxus AB), man vill istället använda egna mer produktionslika data

Utmaningar i framöver:

- NCTS 5 med sitt tajta tidschema är den största utmaningen 2023
- Svårigheter att få sina kunder att gå över till nya importsystemet i tid, kunderna är ovilliga så länge de inte måste (dvs slutet 2023)
- Svårigheterna att få sina kunder att gå över till nya importsystemet kan komplicera övergången till NCTS fas 5 (många gånger samma kunder som berörs)
- Finns mycket frågetecken kring förenklad/kompletterande deklaration som införs 2024 – kommer det bli en "grace period" här? Om man skickar en förenklad deklaration i det gamla importsystemet – kommer man då kunna lämna den kompletterande i det nya eller gamla? Detta måste klargöras från Tullverkets sida.
- Att ha införanden i slutet av året och innan sommaren är de sämsta tidpunkterna för både leverantörerna och deras kunder, önskvärt är att lägga införanden på andra tidpunkter på året exempelvis mars och oktober.

### Grupp 3

Problem:

- att deadlinen flyttas är det som skapar mest problem
- det mejl som skickades ut från Tullverket angående TSPR och CWPR sen vår/tidig sommar var väldigt tekniskt och regelmässigt sakligt. Hade kunnat vara formulerat på ett annat sätt för att fler skulle kunna förstå. Nu fick leverantörerna väldigt mkt frågor från kunderna för att få mailet förklarat.
- September är en dålig månad för införanden pga semester. Oktober är bättre för då är alla på banan igen.

Förbättringar som kan införas:

- Mer och bättre kommunikation till slutanvändarna (kommentar från Tullverket: Rekommendation att prenumerera på Tullnytt)
- Skulle underlätta om leverantörerna får en direktlänk från Tullverket som de sedan kan skicka vidare till slutanvändarna
- MRN används idag för allt. Hade varit bättre att ha olika begrepp så man kan skilja på dem
- Dokumentationen är generellt bra, men det hade varit bra att tydliggöra vilka ändringar som gjorts så man ser det direkt när man läser dokumentationen.

Gällande information på utlämningsedlar:

Det som fylls i i ett visst fält blir inte alltid rätt på andra sidan för utmeddelandet. Fälten stämmer inte alltid överens på bägge sidor. T ex frakt-id är det viktiga och det skrivs ibland i fel fält. Det beror på vad man har för terminal. Ibland skrivs viktig information i textrutor som används på olika sätt och det är inte säkert att informationen kommer fram rätt. Det är inte alltid det blir en matchning.

Specifikationer:

Kunderna/slutanvändarna har svårt med slutproven och förstår inte vad sifferkoderna för dataelementen är.

Leverantörerna behöver hjälpa kunderna för att det ska bli rätt när de fyller i slutproven. Dock lite klurigt att veta hur man skulle kunna göra det enklare/bättre.

Det man kan göra i slutprovsdokumenten där datamodellen är inlagd, är att tydliggöra huvud- och varupost och lägga in en blank rad där man kan skriva lite text, och kanske kategorisera hela block t ex importör.

T ex gruppera uppgifterna och tydliggöra att dessa tillhör deklarat.

Ovan information syns i XML-schemat men kommer inte över till slutproven.

Informationen från Tullverket publiceras alltid digitalt: Det är ofta slutkunderna inte förstår vad förändringen innebär. Det är först när leverantören informerar slutkunden och förklarar konsekvenserna som det går upp för dem.

#### Övriga kommentarer

Det mesta har fungerat bra med ändringar av specifikationer och dokumentation av en sådan stor ändring. Kommunikationen har också varit bra med oftast snabba svar på våra frågor, men i vissa fall tog det lång tid och kanske för ni behövde kolla upp vidare internt.

Här kommer några synpunkter:

Slutproven enligt teknisk specifikation för STCS-IMPORT fas 1 publicerades mycket sent i mars några veckor innan go-live datumet.

Det försvårade vårt arbete som systemleverantör att bli godkända så tidigt som möjligt.

Många av våra kunder har behov av att skriva ut typ ED dokument från import och det borde funnits någon mall som vi kunde använda så det ser ungefär lika ut från olika system. Den mallen ni hade från e-tjänsten var svår att använda vid många varuposter.

Problem med vissa avgifter och framför allt hur ni ville ha det i XML filerna hur det skulle skickas in. Det hade varit bra med exempelfiler så vi förstod hur ni ville ha det.

Man fick använda beräkningsenhet 099 istället för beräkningsenhet 075 som kom senare vilket skapade mer jobb för oss. Svårt att få information angående problemet vad gällde importen med schablonvärden/enhetspris och när det skulle vara löst i TESS.

## **4. ICS2 och AVA flyg**

Tidplanen för ICS2 fas 2 presenterades. Aktörerna har en övergångsperiod att ansluta 1 mars - 1 oktober 2023. Om anslutningen inte sker den 1 mars 2023, måste den ekonomiska aktören kontakta Tullverket för att få sin tidplan för anslutning godkänd genom en begäran

att nyttja Deployment Window. Kontakta Tullverket på e-postadress:

[ics2.helpdesk@tullverket.se](mailto:ics2.helpdesk@tullverket.se)

För att lämna Sid i Sverige ska man ha ett svenskt Eori-nummer.

Fråga: Är kopplingen till UUMDS klar för conformance-tester?

*Svar: Sedan förra veckan ska det vara på plats, men vi tar med oss frågan och undersöker detta.*

Fråga: Transportören ska lämna Sid. Vem är transportör enligt Tullverket, är det flygbolagen?

*Svar: Ansvaret ligger på transportören – det kan vara fraktföraren (flygbolaget), en post- eller expressaktör. Transportören kan i vanlig ordning anlita ett ombud för uppgiftslämningen.*

Fråga: En del aktörer är fortfarande osäkra om de ska skicka Sid. När måste de kontakta Tullverket?

*Svar: Det är bra att de kontaktar oss för att vi ska kunna få en tidplan över anslutningarna.*

När det gäller anmälan av varors ankomst för flyg publicerades tekniska specifikationer i december 2022. Tillgängliggörande av företagstestmiljö och publicering av slutprov sker i juni 2023. Vi återkommer med information om datum för produktionssättning inom några veckor. Även deklareringshandledning kommer att publiceras.

Anmälan av varors ankomst (AVA) ska lämnas för flygförsändelser som ankommer till Sverige direkt från ett land utanför EU. Så länge varorna transiteras, på ett eller annat sätt, ska AVA inte lämnas. Om varor från ett land utanför EU omlastas på en flygplats i ett annat EU-land före ankomsten till Sverige ska AVA inte lämnas i Sverige. Varor som befinner sig under ett transitförfarande ska inte ankomstanmälas. Anmälan görs då inom det befintliga transitförfarandet, exempelvis i NCTS. Det gäller även för varor där tillstånd till elektroniska transportdokument utgör transitdeklaration.

Dialog sker med den externa referensgruppen för flyg. Nästa möte 10 februari.

Fråga: Vad är definitionen av omlastning?

*Svar: Ett transportmedels ankomst till EU:s säkerhetszon ska ankomstanmälas i det EU-gemensamma ICS2-systemet. Anmälan ska endast göras en gång vid den plats där transportmedlet ankommer och inte vid efterföljande ankomstländer i händelse av att ett transportmedel fortsätter inom unionens tullområde.*

*Varor som, vid ankomst från tredje land, lossas från det aktiva transportmedlet ska ankomstanmälas till det nationella systemet för anmälan av varors ankomst. Det gäller allt gods som lossas från det aktiva transportmedlet oavsett hur det sen hanteras eller hur det*

är lastat ombord på transportmedlet. Varor som befinner sig under ett transiteringsförfarande ska inte ankomstanmälas enligt artikel 139. Någon AVA ska då inte skickas utan uppgifterna om ankomsten hanteras inom respektive transiteringsförfarande, vanligtvis NCTS.

## 5. Import

Just nu pågår analys och planering av förenklad och kompletterande deklaration där produktionssättning sker i maj 2024. Vi vidareutvecklar också funktionalitet i standardtulldeklaration import. Det pågår förberedelser inför produktionssättning av särskilda förfaranden och särskilda skatteområden som införs 23 februari. Alla standardtulldeklarationer, inklusive särskilda förfaranden och särskilda skatteområden, ska lämnas i det nya systemet senast den 31 december 2023. Vi förbereder också produktionssättningen i april av tulldeklaration för gåvor och lågvärdeförsändelser.

När det gäller särskilda förfaranden (aktiv förädling, tillfällig införsel och slutanvändning) så behövs inga slutprov om företaget redan gått över till standardtulldeklaration import.

11 09 000 000 – Förfarande: Ny förfarandekod för slutanvändning (44) som i sin tur innebär att vissa av de gamla förmånskoderna försvinner.

11 10 000 000 – Ytterligare förfarande: Krav vid tillfällig införsel

12 02 000 000 – Ytterligare uppgifter: En ny kod som ska användas vid ansökan till ett särskilt förfarande direkt i deklarationen.

När man handlar med ett område som inte tillhör EU:s skatteområde (ex. Åland, Kanarieöarna) ska man lämna en tulldeklaration och deklarera ett monetärt tullvärde. Importmoms lämnas till Skatteverket i den vanliga momsredovisningen. Inte heller här krävs slutprov om företaget redan gått över till standardtulldeklaration import.

11 09 000 000 – Förfarande: Förfarandekod som börjar med 49 försvinner och istället ska man ange koden F15 i Ytterligare förfarande för att tala om att detta är en deklaration för varor från ett särskilt skatteområde.

11 10 000 000 – Ytterligare förfarande

Tulldeklarationen för gåvor och lågvärdeförsändelser införs i april 2023. Den kan användas för gåvor med ett värde som inte överstiger 45 euro och lågvärde försändelser med ett värde som inte överstiger 150 euro. Tänk på att använda de testfall som finns. Använder ni egna testfall – ange de valutor som finns i Tulltaxan.

Varor som omfattas av restriktioner och förbud får inte deklarerar i denna deklarationstyp. Detsamma gäller avfall, kulturföremål och varor som omfattas av punktskatter. Förteckning över varor som inte får deklarerar i tulldeklarationen för gåvor och lågvärdeförsändelser finns publicerad på tullverket.se.



Privatpersoner med skyddad identitet ska inte ange personnummer i deklarationen. Kontakta istället Tullverket.

Att tänka på:

- Semantikvalideringen i det nya importsystemet har utökats i jämförelse med det gamla systemet, bland annat på grund av utökad uppgiftslämning enligt EU-lagstiftningen. Därför kan fler tulldeklarationer, såväl standardtulldeklaration import som tulldeklarationen för gåvor och lågvärdeförsändelser, komma att bli föremål för ”felsvar”.
- All funktionalitet inklusive alla valideringar har ännu inte implementerats i det nya importsystemet. Det kommer med stor sannolikhet att ske förändringar i framtiden kring detta. Vi får en del frågor om hanteringen vid flera fel vid ett och samma valideringstillfälle.
- Hur lång tid det tar från att man meddelas att deklarationen är uttagen för kontroll och beskedet att man ska inkomma med styrkande handlingar kan inte definieras utifrån någon fastställd tidsram.
- När det gäller tulldeklarationen för gåvor och lågvärdeförsändelser ska en deklaration per mottagare lämnas.

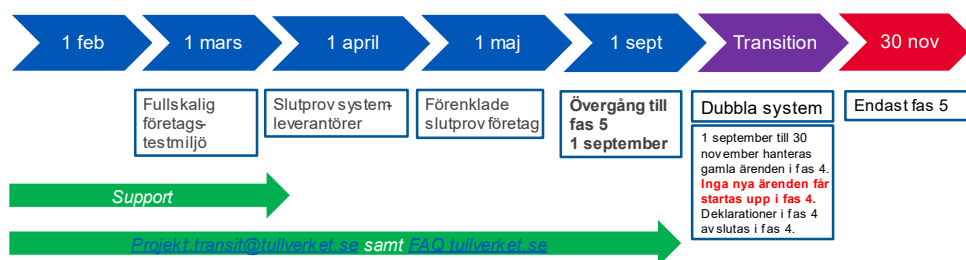
Fråga: Vi har fått besked från Tullverket att en tulldeklaration för gåvor och lågvärdeförsändelser endast kan innehålla en varupost. Vad gäller?

Svar: När det gäller tulldeklarationen för gåvor och lågvärdeförsändelser ska en deklaration per mottagare lämnas. Det finns inga hinder för att deklarera flera varuposter så länge det totala värdet inte överstiger 150 Euro (45 Euro vid gåvor).

## 6. NCTS fas 5



### NCTS fas 5 tidplan 2023



NCTS underliggande system MCC (fas 4) ersätts av ERMIS (fas 5)

Det blir en del nya processer:

- Prelodged, Reducerat dataset, Incidenthantering, Export följt av transit.
- EDIFACT blir XML, alla meddelande byter namn från A eller B till C
- Nytt uppgiftslämnande där 3 nivåer blir 5
- Varukoden obligatorisk
- Godslokalkoder byts mot platskoder för godkänd mottagare/avsändare
- DDNTA och deklarationshandledning finns och fortsätter uppdateras

Tredje iterationen av Företagstestmiljön för NCTS fas 5 öppnade 16 december 2022. Företagstestmiljön ger möjlighet att integrationstesta externa system med Tullverkets NCTS 5-system under utvecklingsperioden och säkerställa att användarfall för NCTS Fas 5 fungerar och förbereda för slutprov – en komplett validering av företagens gränssnitt för NCTS 5.

Nya slutprov ska genomföras innan driftsättningen 1 september. Principen för tester och slutprov kommer vara som det är idag – dvs att för att få godkänt på ett visst förfarande så behöver man utföra ett antal slutprov. Precis som idag är slutproven indelade i olika förfaranden. Mer information om slutproven kommer. En kort testperiod för möjlighet att testa övergångsregler planeras liksom förenklade slutprov till företag den 1 maj. Slutproven publiceras i vanlig ordning på EDI-sidorna på tullverket.se.

Nya deklARATIONER hanteras endast i NCTS fas 5 från och med den 1 september. Ärenden som är påbörjade i fas 4 avslutas i fas 4. Den 30 november avvecklas NCTS fas 4.

Det finns nya tillstånd att söka om man har behov, tillstånd att använda reducerat dataset samt användande av försegling av särskild typ.

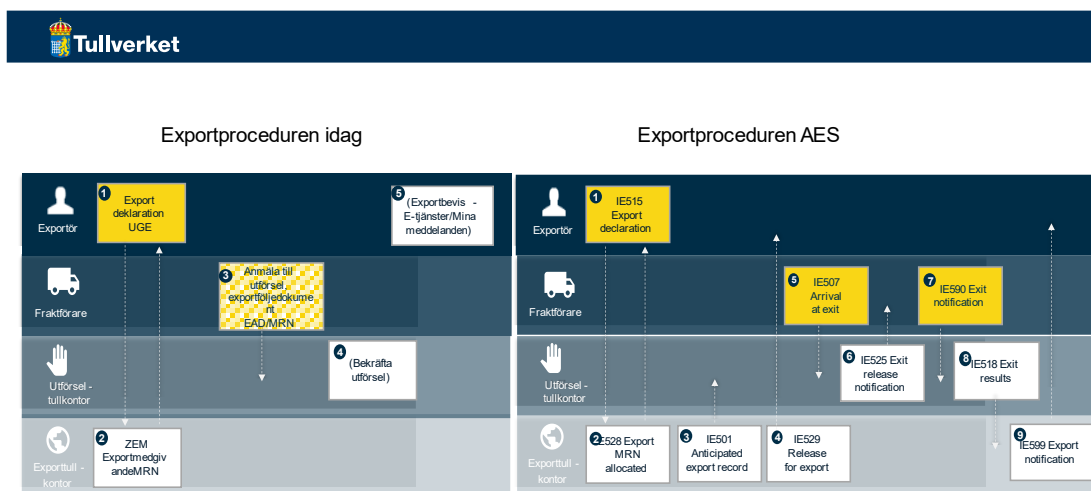
Fråga: Finns det en ny typ av reservrutiner?

*Svar: Tills vidare använder vi nuvarande kontinuitetsplan*

Det är en kort tid kvar innan 1 september då systemet produktionssätts. Därför undrar vi vilken typ av support ni behöver. Linus Fredriksson återkommer gällande detta. Vi får en del frågor och vi försöker svara inom en vecka. De frågor som är av allmän karaktär publiceras på tullverket.se. Har ni frågor? Mejla [projekt.transit@tullverket.se](mailto:projekt.transit@tullverket.se)

## 7. Export

Det nya exportsystemet innebär en helt ny exportprocedur. Tekniska specifikationer och Business Guidance publicerades hösten 2022. Produktionssättning av det nya exportsystemet sker i oktober 2024. Summarisk utförseldeklaration, anmälan om återexport och anmälan EIDR införs först 2025.



Fråga: Det är inte samma aktör som skickar iväg varorna som lastar varorna på ett flygplan exempelvis, vilket gör att ibland kommer inte allt gods med. Finns det något meddelande som kan skickas igen?

Svar: Vi tar med oss frågan i vårt utvecklingsarbete.

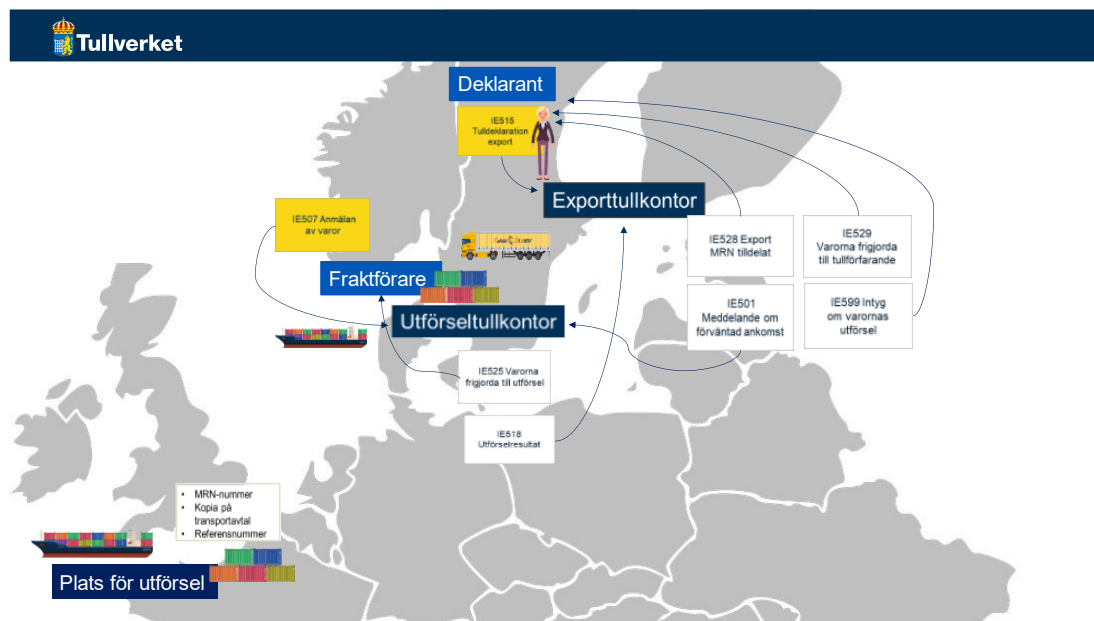
Fråga: Hur påverkas Norgegränsen och Expressfortollning av det nya exportsystemet?

Svar: Det ska fungera och den första fasen mot en gemensam digital gränspassage införs 2024 i samband med att AES införs. Hur det påverkar dagens lösning för Expressfortollning analyseras just nu.

- Trilogi
- UNU kommer inte att finnas på samma sätt som idag eftersom exportdeklarationen inte kan klareras över disk.
- Ändring efter frigörande, S2S
- Servicemeddelande:
- ZKB och ZKL försvinner
- Utlämningsedel (UTL blir CWPR) vid återexport från tullager?
- Kommissionens material
- Tekniska och funktionella specifikationer

Har ni frågor? Mejla [Projekt.export@tullverket.se](mailto:Projekt.export@tullverket.se)

## Export vid användning av STC, sjö/flyg – Single transport contract



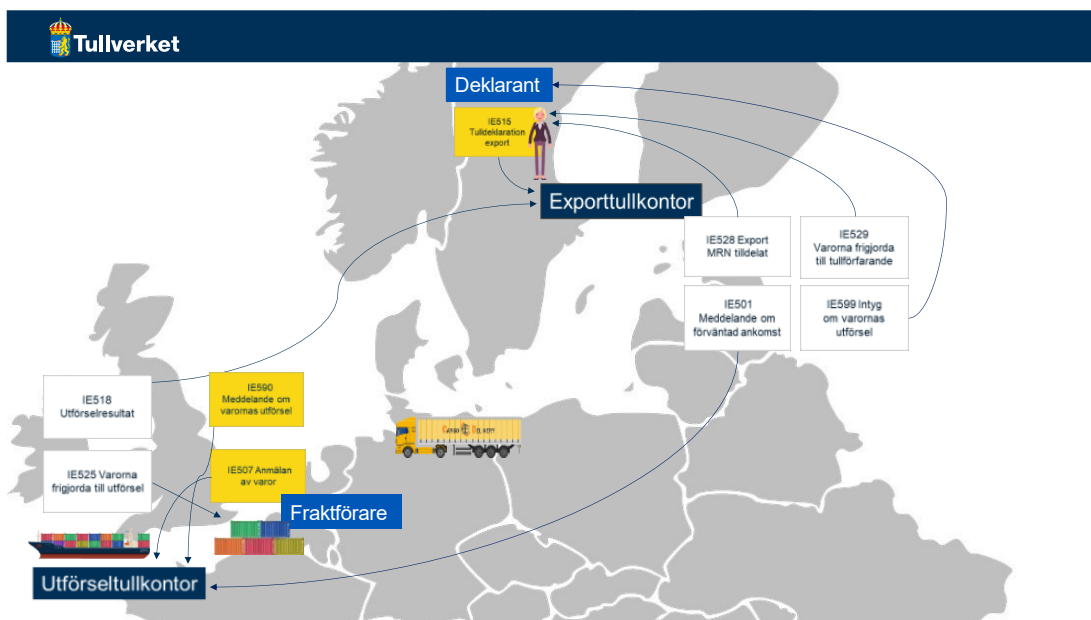
STC, Single Transport Contract, är en förenkling som kan användas både vid indirekt och direkt export. Den stora fördelen med att använda STC är att meddelande IE590, dvs meddelande om att varorna förts ut, inte måste lämnas till utförelsetullkontoret. Det finns olika saker som måste uppfyllas för att kunna använda STC. STC får inte användas när varorna ska lämna unionens tullområde med vägtransport (inte heller via fasta transportinstallationer, transport på inre vattenvägar eller annat transportsätt tex. egen framdrivning). STC får inte heller användas när man transporterar punktskattepliktiga varor eller när icke-EU varor återexporteras. För att kunna tillämpa STC måste det finnas ett transportavtal som täcker transporten från den plats där flygbolaget, rederiet, järnvägsbolaget eller postoperatören tar över varorna för att transportera dem ut ur unionens tullområde till en destination utanför detta tullområde. Exempelvis att det finns ett flygmanifest (Airway Bill) eller vid sjötrafik en Bill of Lading som täcker hela transporten.

1. Företaget i Sverige har varorna på sin terminal som är en godkänd plats vid export. De skapar de en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. I denna tulldeklaration måste kod 50300 anges i dataelement 12 02 000000 i ytterligare uppgifter. Det är då deklaranten begär att kunna åberopa STC. Om detta inte åberopas i exporttulldeklarationen så kan STC

sedan inte användas. Det krävs alltså att deklaranter vet om vilken färdväg som varorna ska ta. Detta är steg ett i trilogin.

2. Tullverket i Sverige som är exporttullkontor tar emot exportdeklarationen och tilldelar den ett MRN-nummer som skickas tillbaks till deklaranter via ett meddelande (IE528).
3. Exporttullkontoret skickar även då ett meddelande till deklaranter om att varorna är frigjorda till export (IE529). Samtidigt skickas meddelande om förväntad ankomst till utförseltullkontoret (IE501).
4. Först då kan transportören lasta varorna och köra dem till hamnen i Göteborg där de lastas av i hamnterminalen.
5. Fraktföraren, i detta fall containerterminal alternativt rederi, skickar ett meddelande till utförseltullkontoret (tullklareringsexpedition Arendal) om att de anmäler varorna till utförsel (IE507). För att kunna göra detta måste de fått information från exportören om vilket MRN-nummer som exportdeklarationen har. Detta är det andra steget i trilogin.
6. Utförseltullkontorets uppgift är då att övervaka att varorna förs ut och att de varor som anmäls till utförsel är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklaranter om återexport. Om allt stämmer skickar utförseltullkontoret ett meddelande tillbaks till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Därefter kan varorna lastas ombord och fartyget kan avgå.
7. När STC används ska inte meddelande för att anmäla utförseln skickas in (IE590). Istället skickar utförseltullkontoret direkt ett meddelande till exporttullkontoret och bekräftar att varorna lämnat hamnen (IE518).
8. Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till exportören som intygar att varorna förts ut (IE599).
9. När varorna sedan ska lämna unionens tullområde nere i Europa ska fraktföraren på begäran av tullmyndigheten vid platsen för utförsel lämna information om dessa varor. Det kan tex vara MRN-nummer, kopia på transportavtalet samt referensnummer.

## Indirekt export



1. Företaget i Sverige har varorna på sin terminal som är en godkänd plats vid export. De skapar de en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. Detta är steg ett i trilogin.
2. Tullverket i Sverige som är exporttullkontor tar emot exportdeklarationen och tilldelar den ett MRN-nummer (IE528) som skickas tillbaka till deklaranen.
3. Tullverket i Sverige skickar då även ett meddelande till utförseltullkontoret där det framgår beräknad ankomst (IE501). Samtidigt skickas ett meddelande till deklaranen om att varorna är frigjorda till ett tullförfarande (IE529).
4. Då kan transportören lasta varorna och transportera dem till hamnen i Rotterdam för att där lasta av dem i hamnterminalen.
5. Fraktföraren, i detta fall hamnterminal alternativt rederiet, skickar ett meddelande till utförseltullkontoret om att de anmäler varorna till utförsel (IE507). För att kunna göra detta måste de fått information från exportören om vilket MRN-nummer som exportdeklarationen har. Detta är det andra steget i trilogin.
6. Utförseltullkontorets uppgift är då att övervaka att varor förs ut och att de varor som anmäls till utförsel är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklaranen om återexport. Om allt stämmer bekräftar utförseltullkontoret via ett meddelande tillbaka till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Där efter kan varorna lastas på fartyget.

7. När varorna sedan lämnat kaj ska fraktföraren, alltså i detta fall rederiet, skicka in ett meddelande till utförseltullkontoret för att meddela att varorna förts ut (IE590). Detta är det tredje och sista steget i trilogin.
8. Nu skickar utfartstullkontoret ett meddelande till exporttullkontoret och bekräftar att varorna har förts ut från unionens tullområde (IE518).
9. Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till deklaranten som intygar att varorna förts ut (IE599).

Fråga: Finns det några begränsningar för den indirekta exporten?

*Svar: Nej, det ska fungera som idag. Centraliserad klarering ingår i produktionssättningen hösten 2024.*

Fråga: Hur vet lagerhavaren om godset kan lämnas ut om det inte finns en utlämningsedel?

*Svar: Det är den frågan vi tittar på. Kan denna information komma från exempelvis ett ombud till lagerhavaren? Vi behöver ha en dialog med tullagerhavare om behovet.*

Fråga: Lagerhavarna behöver få veta om det finns nya krav i uppgiftslämningen för export som inte krävs idag.

*Svar: Vi tar med oss det i planeringen framöver.*

Fråga: Ett önskemål om ett systemleverantörsmöte som bara fokuserar på export så att vi kan fördjupa oss i just de frågorna.

*Svar: Det kan vi absolut ordna. Förslag någon gång i september.*

## **8. Exponering av kodlistor**

Ett uppdrag pågår med syfte att få en effektivare och förbättrad hantering av kodlistor för externa intressenter. Idag hämtas kodlistor från olika ställen och i olika format. Målet är att underlätta vid förändringar i uppgiftslämningen i befintliga och nya deklarationsflöden.

Behovet har lyfts tidigare och har diskuterats på tidigare systemleverantörsmöten. En enkätundersökning genomfördes under 2018 för att se vilka behov systemleverantörerna hade kring exponering av kodlistor. Resultatet visade att ni ser ett behov av kunna ladda ner kodlistor i olika format, kunna söka efter dem på ett enkelt sätt samt få notifieringar när något har förändrats.

Vi behöver fortsätta dialogen med er under våren och diskutera lösningsförslag samt verifiera att de motsvarar behoven. Meddela intresse av att delta i den fortsatta dialogen till [cecilia.olsson@tullverket.se](mailto:cecilia.olsson@tullverket.se)

## **9. Avslutning**

Vi tackade för aktivt deltagande och bra diskussioner under dagen. Minnesanteckningar och presentation skickas ut till deltagarna och minnesanteckningarna publiceras i vanlig ordning på tullverket.se.