



MINNESANTECKNINGAR EXTERN REFERENSGRUPP PROGRAMMET ELEKTRONISK TULL

Tid: 6 februari 2019 kl. 12.00-15.30

Plats: Tullverkets huvudkontor, Tegeluddsvägen 21, Stockholm

Närvarande: Linus Magnusson, Transportindustriförbundet
Fredrik Edholm, Stockholms handelskammare
Jens Graversen, IKEA
Martin Ulvegärde, Ericsson
Mårten Zetterberg, Sveriges skeppsmäklarförning
Christine Hanefalk, Sveriges hamnar
Fredrik Kämpfe, Svenska flygbranschen
Petra Wilson, SIET
Åsa Wilcox, Tullverket
Sofia Ekelöf, Tullverket
Kenneth Persson, Tullverket
Mats Wicktor, Tullverket
Cecilia Olsson, Tullverket

För kännedom: Tomas Bergsand, Volvo
Per Anders Lorentzon, Sydsvenska industri- och handelskammaren
Alberto Allende, Textilimportörerna

1 Välkommen (Åsa Wilcox)

Åsa hälsade välkomna till årets första referensgruppsmöte och ett speciellt välkomnande riktades till Martin Ulvegärde, Petra Wilson, Christine Hanefalk och Fredrik Kämpfe som är nya representanter i den externa referensgruppen för programmet Elektronisk tull.

ET-programmet kostar mycket pengar både för Tullverket och näringslivet och programmets genomförandeplan är beroende av EU:s tidplan. När den förändras påverkar det både Tullverket och svenskt näringsliv. Därför är det viktigt att prioritera dessa möten som äger rum 3-4 gånger per år, både för att kunna sprida information om förändringar, men också att ta med frågeställningar från respektive medlems- eller branschorganisation.

2 Föregående mötes protokoll

På förra mötet konstaterades en efterfrågan på en motsvarighet till webbtjänsten ”Fråga tull-id” för det nya tullagerförfarandet. Det finns ingen sådan tjänst framtagen idag men vi är nu medvetna om att behovet finns och tittar på möjliga lösningar för såväl tullager som kommande nya system.

3 Nytt från Tullverket och programmet Elektronisk tull (Sofia Ekelöf, Kenneth Persson, Cecilia Olsson)

Punkten inleddes med en kort genomgång av stegen i varuflödet för att visa vad ET-programmet ska genomföra. Målet med den nya tullagstiftningen är att informationsutbytet i alla steg – från att en vara lämnar ett land utanför EU till att den anmäls till ett tullförfarande – ska ske digitalt. Detsamma gäller varor och transportmedel som lämnar EU. Av bilden, som också finns på Tullverkets webbplats, kan man tydligt utläsa att [in-](#) och [utförsel](#) av varor och transportmedel sker i separata steg och man ser också tydligt att olika aktörer kommer att stå för uppgiftslämnandet till tullmyndigheterna i EU. Förutom den nya tullagstiftningen finns också andra internationella konventioner och nationell lagstiftning att ta hänsyn till i Tullverkets genomförandeplan. Vissa steg i logistikkedjan är redan digitala, medan andra är manuella, och programmets uppgift är att ta fram ett digitalt informationsutbyte i alla steg enligt den nya tullagstiftningen. För Tullverket innebär det ett informationsutbyte med nya målgrupper. Av den anledningen är det glädjande att vi nu har utökat representationen i referensgruppen med branschorganisationer för flyg och hamnar.

Tullagerförfarandet är digitalt från och med 1 november 2018.

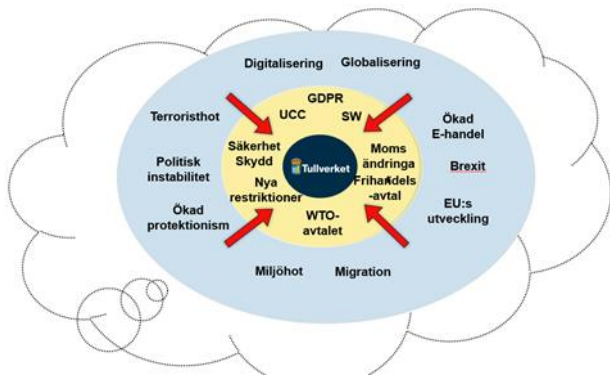
- Standardtulldeklaration
- Deklaration i förväg
- Befordran - att flytta varor under tullagerförfarandet utan att transitera, från gräns till tullager och mellan tullager
- Bokföring - krav på spårbarhet och att inga ändringar ska kunna göras utan att de lämnar spår i bokföringen. Det innebär i normalfallet att det behövs ett automatiskt bokföringssystem

Tullverket vill under våren göra en uppföljning i form av en enkätundersökning för att få veta hur företagen upplever det nya tullagerförfarandet. Vi behöver hjälp att sprida länken till undersökningen

och mötesdeltagarna var positiva till att använda sina kanaler för att sprida undersökningen till sina respektive medlemmar och kunder.

Stora utmaningar

Många faktorer ligger utanför Tullverkets kontroll men som vi måste ta hänsyn till, påverkar vårt arbete. Därför måste vi göra omplaneringar. Om man vill förenkla bilden är det framförallt två saker som har störst påverkan; den politiska utvecklingen på EU-nivå i kombination med hur mycket resurser vi får, såväl nationellt som på EU-nivå.



Tullverket fick en ny verksledning vilket delvis också sammanföll med osäkerheten kring regeringsbildningen. Budgetprocessen dröjde pga det oklara politiska läget, vi fick en budget och sedan en regering. Fokus är i stor utsträckning på den kontrollerande verksamheten och att förstärka gränsskyddet. Vi är ca 2000 medarbetare på Tullverket och vi ska stärka verksamheten genom rekrytering. Vi har i våra budgetunderlag önskat en kontinuerlig rekrytering men risken för en hård brexit i mars 2019 gör att vi måste resonera på annat sätt.

Programmet Elektronisk tull har fått en minskad budget jämfört med programmets behov vilket innebär att en omplanering av programmet sker just nu.

I artikel 278 i Tullkodex anges idag utgången av år 2020 som slutdatum för införandet av de it-system som tullkodexen omfattar. Det har funnits en förståelse för att vissa system måste skjutas fram men man har inte varit överens om vilka och hur mycket ytterligare tid som behövs. Inom kort kommer ett formellt beslut om att ändra datum i artikel 278, en ändring som innebär att alla importsystem ska vara klara senast 31 dec 2022, övriga system 31 dec 2025. Diskussioner fortsätter kring tidsfönster samt om det finns delar som kan tidigareläggas.

[Europeiska revisionsrättens rapport](#) innehåller en del kritik och slutsatser kring förseningarna av införandet av den nya tullagstiftningen. En del kritik riktas mot kommissionens arbetssätt som man menar bidrar till att införandet tar för lång tid. Den årliga rapporteringen och uppföljningen av utvecklingen kommer att stramas upp. Det gäller både för kommissionen och medlemsstaterna.

Vår genomförandeplan, dvs nationella projektplan, utgår både från de krav som ställs på EU-nivå och Tullverkets förmåga att utveckla. Vi måste ta hänsyn till alla påverkande faktorer, t ex förändringar i EU:s datamodell, förändringar avseende lågvärdesändningar, moms, fartygsrapportering. Därför sker inga större leveranser 2019 utan fokus kommer att vara på utrednings- och analysarbete. Det får alltså en direkt påverkan på inplanerade projekt:

- Driftsättning av **anläggning för tillfällig lagring** har skjutits upp på obestämd tid, på grund av förändringar i EU:s datamodell.
- **Omställning Import** får utsträckt utvecklingstid för att säkerställa leveranserna, hinna omhänderta ev. påverkan av EU:s datamodell samt förändringar på mervärdesskatteområdet.
- Inga leveranser för **Ankomst transportmedel och varor** under 2019 på grund av budgetbegränsningar samt behov av lagstiftningsförändringar.

Anläggning för tillfällig lagring

Omprovning av tillstånd klart 1 maj 2019 men den praktiska hanteringen sker som tidigare. Uppgiftslämnandet kan därför se olika ut beroende på om det är ett nytt tillstånd eller om tillståndet är omprövat.

Importkontrollsystemet (ICS2)

Fokus är säkerhetsaspekten. Många juridiska frågor har varit oklara men vi ser att vi måste prioritera detta. I mars 2021 införs första fasen – ett förändrat uppgiftslämnande som ska ske före avgång för sändningar som kommer till EU med flyg. Det berör expressföretagen och postoperatörerna. För svensk del har expressföretagen sina huvudsakliga hubbar i andra EU-länder och blir endast indirekt berörda. I Sverige är det Postnord som berörs direkt. Ansvaret att lämna uppgifterna vad gäller post ligger på aktören i mottagande land och inte på aktören i tredjeland som tidigare varit fallet med summariska införseldeklarationer.

Omställning import.

Vi kommer inte att driftsätta några externa lösningar under 2019. EU:s datamodell samt förändringar på mervärdesskatteområdet påverkar projektet. Börjar utveckla standardtulldeklaration och det finns stora beroenden och en komplexitet med system som är kopplade till andra myndigheter. Vi kommer att återkomma till referensgruppen längre fram för att bland annat diskutera delleransers. Under 2020 – en eller ett par releaser som vi kommer att vilja lyfta med er framöver. Vi kommer att behöva diskutera detta med er och med systemleverantörer. På strategisk nivå behöver vi landa i hur vi hanterar den här typen av förändringar. Både tullager, export och transit berodde på förändringar i EU:s datamodell. Vi måste ha en förutsägbarhet hur vi hanterar den typen av förändringar.

Förändringar EU:s datamodell och bilaga B

EUCDM är EU:s datamodell för utbyte av information mellan EU-gemensamma system och medlemsstaternas nationella tullklareringssystem. Ett stöd för att para ihop de krav på information som finns i tullagstiftningen med de olika IT-system som används för tullbehandling inom EU. Stommen i EUCDM är de uppgifter som näringslivet lämnar till tullmyndigheterna genom deklarerationer och anmälningar. I bilaga B till kompletteringsförordning 2015/2446 definieras de uppgifter som näringslivet ska lämna till tullmyndigheterna. I bilaga B till genomförandeförordning 2015/2447 hittar man format och koder för de gemensamma uppgiftskraven.

De förändringar som Kommissionen nu har föreslagit är så pass omfattande att våra systemlösningar behöver ses över. Det handlar om nya kolumner, tillagda och sammanslagna dataelement men också namn- och formatändringar. När det gäller förändringar i bilaga B är KOM plan att ett formellt beslut tas våren 2020. Egentligen positivt men beskedet kom olägligt, precis före införandet av anläggning för tillfällig lagring.

Fråga: Tidsfönster, vad kan det innebära?

Svar: Ingen tror att alla medlemsstater och operatörer kan införa system samtidigt, därför pratar man om tidsfönster – en period under vilken medlemsstater och ekonomiska aktörer ska ha ställt om till ett nytt system.

Fråga: Kan förändringarna i EUCDM påverka tullager?

Svar: Ja. Tullverket har medvetet tagit den risken att justeringar av utvecklade system kan krävas.

Fråga: Finns det ngn risk för mellanlösning när flödet fortsatt är manuellt?

Svar: Det vill vi undvika.

Fråga: Lösningen för anläggning för tillfällig lagring var väl en övergångslösning ändå fram till att NCTS uppdateras?

Svar: För en del företag med transitering kan det vara så.

Fråga: Ser man över vad som är A- och B-uppgifter?

Svar: Ja, det ingår

Fråga: Finns det möjlighet att låta den externa referensgruppen till projekt anläggning för tillfällig lagring utvärdera arbetet under projektet?

Svar: Ja, vi återkommer.

Fråga: Om det blir aktuellt med delleranser betyder det väl inte att vi ska arbeta i dubbla system

Svar: Vi förstår att näringslivet inte vill arbeta i två system och därför måste vi diskutera den typen av frågor med er framöver

Kundundersökningen 2018

500 tullansvariga hos tullombud, import-och exportföretag deltog i undersökningen under hösten. En majoritet av företagen uppger att de är nöjda med Tullverket. Nöjdheten med Tullverket är lägre bland företag som bedrivit import- eller exportverksamhet mindre än sex år. Drygt hälften av företagen anser att Tullverket uppfyller förväntningarna bättre än väntat. Det finns områden vi ska arbeta prioritera framöver:

- Tillgängligheten på telefon
- Tullverkets information är lätt att förstå
- Informationen på tullverket.se gör det enkelt att lämna in korrekta tulldeklarationer
- Informationen på tullverket.se gör det enkelt att lämna in en korrekt tillståndsansökan

Fokus på en hård brexit den 29 mars

Det kan bli så att det inte finns några besked om det blir en hård brexit eller ej förrän i slutet på mars på grund av det oklara politiska läget och därför måste förberedelserna för en hård brexit fortsätta.

Två möten inom tullområdet förra veckan, ett kring IT-systemen på tullsidan i måndags och ett kring verksamhetsfrågor och lagstiftning i fredags.

- Kommissionen kommer att publicera ett vägledningsdokument inom tullområdet i händelse av en hård brexit den 29 mars som huvudsakligen belyser hur olika former av tillstånd och tullförfaranden ska hanteras. Avsikten är att det ska publiceras i början av mars. Dokumentet kan ännu inte spridas externt.
- Vid en hård brexit blir UK ett land utanför EU med omedelbar verkan den 30 mars 00.00 CET. Detta medför att samtliga regler i tullagstiftningen blir tillämpliga omedelbart. Det finns inga övergångsregler och utrymmet för att medge lättnader är minimalt.
- Det är i ytterst få fall som det kan medges någon som helst frist för att börja tillämpa reglerna i tullagstiftningen inte ens för transporter mellan EU27 och UK som påbörjas den 29 mars och avslutas den 30 mars och vice versa.
- Tillstånd som utfärdats i UK och som berör EU27 upphör med omedelbar verkan. Tillstånd i de centrala systemen kommer att tas bort per automatik.
- Tillstånd som utfärdats i EU27 och som även innefattar UK kan inte längre användas i UK också detta i de flesta fall med omedelbar verkan. Dessa tillstånd måste ändras. Här får vi återkomma med själva hanteringen.
- Möjligheten för UK att ha åtkomst till eller kommunicera via EU-systemen kommer att stängas med omedelbar verkan, exempelvis exportkontrollsystemet och importkontrollsystemet. När det gäller transit (NCTS) kommer UK att vara klara som part i transitkonventionen redan den 30 mars 2019, vilket gör att man kan använda NCTS.
- Eori-registreringen är central där det finns många aspekter som måste beaktas. Det är cirka 450 000 operatörer som idag är registrerade i UK som upphör att vara giltiga.
- Varor som förs till UK från EU27 före utträdet och som förs tillbaka till EU27 efter utträdet kan inte betraktas som returvaror vilket innebär att tull och mervärdesskatt måste erläggas. KOM inser att detta inte är rimligt men har för närvarande ingen legal grund för att medge undantag. Diskussioner pågår inom KOM och man avser att återkomma i frågan.
- Ni som laddar ner referensdata från Kommissionens webbsida kommer även att behöva uppdatera detta för att ha korrekt data i systemen från och med den 30 mars. När dessa kommer att finnas tillgängliga är inte klart. Vi får återkomma med mer information kring detta.
- Frankrikes största utmaning är hanteringen vid Eurotunneln. Frankrike har därför utvecklat en "smart border solution" som bygger på att uppgifter lämnas i förväg och sedan en automatiserad hantering med streckodsläsning vid själva gränspassagen. Inget gränssnitt mot UK

kommer att finnas. Detta kan ju komma att beröra er som transporterar varor den vägen. Eventuellt kommer det även att användas i färjetrafiken.

Fråga: Hur blir det med ATA-carnet? Gods som skickas före 29 mars – kan en ATA-carnet stämplas i förväg?

Svar: ATA-carnet kommer att kunna användas mellan UK och EU27.

Frågan om att stämpla i förväg tas med till möten i Bryssel. Hur ursprungsintyg kommer att hanteras beskrivs i vägledningsdokumentet.

4 Vägtransport över norgegränsen (Mats Wicktor)

Projektet Ankomst av transportmedel och varor (ATV) har pausats men analys- och utredningsarbete pågår under 2019. Syftet med projektet är att säkerställa Tullverkets övervakningsuppdrag, varors tullstatus, uppbörd och restriktioner. Tullverket har svårare att utföra vårt uppdrag om vi inte har digital uppgiftslämning före tulldeklarationssteget. Vi behöver kvalitativ och bearbetningsbar digital information för att kunna bearbeta informationen ur ett riskanalysperspektiv och nå en hög grad av automatisering. Ett digitalt informationsutbyte ger sänkta transaktionskostnader för Tullverket och näringslivet vid gränskontroller. Alla transportmedel och varor ska anmälas och Tullverket får allt fler övervakningsuppdrag. Vi ska inte störa flödet om det inte behövs.

Ankomst av vara (AVA):

I samma meddelande hanteras icke-unionsvaror, unionsvaror och gränsövergångsattester. Alla uppgifter hanteras sömlöst även om de sker vid olika tidpunkter och av olika aktörer vilket skapar tydlighet och förutsägbarhet för näringslivet.

I Norge har man valt nummerplåtsläsning med hjälp av en kameralösning som trigger för att aktivera deklarationen. Pilot pågår i Örje. Tullverket tänker sig en annan typ av lösning. Deklaranten skickar in deklarationen i förväg. Tullverket sätter en tullidentitet på ärendet. Deklaranten lämnar vidare tullidentiteten till transportören som anmäler varans ankomst. AVA:n får i sin tur en tullidentitet som transportören förser fraktföraren med. Vid gränsen i Svinesund avläses en streckkod i en klareringsautomat. Finns inga utfall får man grönt ljus och kör. Lösningen kommer inte se likadant ut överallt längs den svensk-norska gränsen. Vi tänker oss en annan teknisk

lösning på mindre orter – kanske självbetjäning? Trafikmängd och effektiviseringspotential styr val av teknisk lösning.

Det finns stora utmaningar inte minst finns det många juridiska aspekter och vi räknar med beslut först om några år kring hur vi kan gå vidare. Vi vill kunna bygga ihop vår lösning med Norge så att man inte behöver stanna alls om det inte blir utfall. En annan utmaning är infrastrukturen. Det är trångt, framför allt i Svinesund. Upphandling av hårdvaran, det vill säga en automat som också kan hantera t ex språkstöd, videosamtal, betallösning är inte helt enkel. Kan vi påverka Bilaga B när det gäller uppgifter som Sverige vi ha in för vår uppföljning? Budget är givetvis också en utmaning. En stor förändring är att transportörer ska lämna uppgifter digitalt till Tullverket – det är många för Tullverket nya aktörer som kommer att beröras.

Fråga: Vems har det juridiska ansvaret?

Svar: Transportören (inte deklaranten för tulldeklarationen) sitter på kunskapen om lasten i fordonet.

Fråga: Vilken transportör, det kan vara flera transportörer inblandade?

Exportören kanske bokar transportören?

Svar: Kommunikation måste ske, kanske begränsat till de som vill och har möjlighet

Fråga: Är lösningen frivillig?

Svar: Ja, till en början innan hela systemet är klart. Än så länge bygger AVA:n i förväg på frivillighet. Kan inte vara tillgänglig 24/7 så många företag ser det som en förutsättning att det går att lämna uppgifter i förväg. I förslaget om förändringar av EUCDM finns utrymme för tolkning att det går att göra anmälan i två steg. Vi ser en stegvis implementering flöde för flöde – vi kommer att utöka lösningen efter hand.

Fråga: Finns det en risk att det är en föråldrad teknik med en automat?

Svar: Det vi ser är att vi behöver en fast konstruktion, motsvarande incheckningsautomat vid boarding av flyg. Varan och transportmedlet ska anmälas på den plats de ankommer.

5 Nytt från organisationerna

Nya medlemmar i den externa referensgruppen– vi sätter ihop ett litet UCC-paket med begrepp och annat till nya medlemmar.

Skeppsmäklarföreningen – fortsätter sitt arbete tillsammans med Svenska hamnar trots stopp av anläggning av tillfällig lagring för att kunna agera mer proaktivt.

DHL uttrycker en oro inför brexit om TDS klarar det ökade flödet av tulldeklarationer.

IKEA – EU:s nya handelsavtal med Japan. IKEA ser möjligheter med långtidsleverantörsdeklaration U111. U112 – importörens kunskap känns riskabel vid revision. Kommande frihandelsavtal, vad är näst i pipen efter Japan?

Stockholms handelskammare – EU-Japan väcker en del frågor hos kunder. Från januari har handelskammaren fått OK att ta emot elektroniska ansökningar om varucertifikat EUR.1.

Svenska Flygbranschen vill gärna ha namn på representanter från flygbranschen som deltagit i tidigare dialogforum.

Sveriges hamnar – medlemmar oroliga inför införandet av anläggning för tillfällig lagring och tackar för dialogmötet i höstas. Ser att det krävs en standardisering inom branschen med rätt kompetens och rätt roller.

6 Övrigt

Inga övriga frågor togs upp.

7 Nästa möte

Förslag på ett mötesdatum före sommaren skickas ut med minnesanteckningarna.