

Minnesanteckningar efter dialogmötet om järnvägstransport

Tid och plats: 13 oktober 2020 kl. 09.00-11.00 via Skype för företag

Närvarande: Ingela Ringström (Green Cargo), Chriss Henriksson och Lisa Krause (Hector Rail), Pia Eliasson Lax och Morten Olsen (LKAB Malmtrafik), Kjetil Jensen (KGH), Dan Widén (DB Cargo Schenker), Lisa Borgs och Päivi Jokela (Kaunos Iron), Peter Alsén (BLS Rail), Eva Hultgren (Trafikverket).

Från Tullverket: Anne Törnqvist, Anders Alpsten, Carolin B Carlsson, Pär Lassesson, Mattias Henriksson Utas, Cecilia Olsson.

För kännedom: Lotti Arthursson (Tågakeriet i Bergslagen), Stefan Löfstedt (Green Cargo), Christian Lindqvist (Bring), Ailo Köhn (Logent), Lars Winther Sörensen (TX Logistics) samt Cargonet.

1. Välkommen (Anne Törnqvist)

Anne hälsade alla välkomna till mötet som inleddes med en presentationsrunda. Tullverket har en längre tid jobbat med att analysera järnvägstransporter till Sverige och vill nu presentera resultatet för er.

2. Tullverkets dialog med näringslivet (Cecilia Olsson)

För att utvecklingen inom tullområdet ska vara så effektiv som möjligt behöver Tullverket ha väl fungerande former för samråd med näringslivet. Tullverket har valt ett samrådsförfarande som sker genom olika former av dialog. Vi utgår från dialog eller dialogforum för att benämna vårt samråd med näringslivet.

Beroende på syfte och mål kan olika kanaler användas. Utöver fysiska och digitala möten kan exempelvis webbseminarier, enkäter eller e-postgrupper användas för att föra dialog. Det är också dialogens syfte, mål och målgrupp som avgör vem som är lämplig deltagare i respektive dialog. De personer som inbjuds att delta företräder inte bara sig själva eller sitt företag utan även sin bransch- eller medlemsorganisation. Vill du vara med och påverka – anmäl dig till Tullverkets kundpanel. Prenumerera också på vårt nyhetsbrev Tullnytt. Minnesanteckningar från Tullverkets dialogmöten publiceras på tullverket.se och lyfts upp genom en notis i Tullnytt.

[Läs mer om Tullverkets dialog med näringslivet](#)

[Anmäl dig till Tullverkets kundpanel](#)

[Prenumerera på vårt nyhetsbrev Tullnytt](#)

3. Ny tullagstiftning – vad innebär det? (Anne Törnqvist)

En ny tullagstiftning har tillämpats sedan den 1 maj 2016. Målet med lagstiftningen är att samordna tullhanteringen inom EU som i förlängningen ska bli både enklare, billigare och snabbare.

Utgångspunkten i förändringsarbetet är att all tullhantering ska vara elektronisk och att tulladministrationen ska bli enklare för både företag och tullmyndigheter i EU. Förändringsarbetet består av tre delar: ny lagstiftning, nya it-system och standardiserade arbetsprocesser. All pappershantering försvinner därmed och tullhanteringen ska vara harmoniserad i EU. Förändringarna kommer att ske stegvis med ambitionen att allt ska vara klart senast vid utgången av år 2025. När varor och transportmedel förs in och ut ur EU ska informationsutbytet ske elektroniskt. Informationsutbytet sker utifrån tullkodexen samt annan lagstiftning och nationell hantering. Det sker också i olika steg som bygger på varandra, har olika syften och görs av olika aktörer vid olika tidpunkter, formen för informationsutbyte påverkar utformningen av olika system, vilket i sin tur har betydelse för bland annat spårbarhet och kontroller.

4. Järnvägstransporter idag (Carolin B Carlsson)

Som Anne berättade medför den nya lagstiftningen ett delvis förändrat informationsutbyte mellan näringslivet och Tullverket och det finns ett krav på att tullmyndigheterna ska ha kännedom om varorna innan de deklarerats till ett förfarande.

Huvudalternativet är redan idag att järnvägstrafiken sker via transiteringsförfarandet. Ett annat alternativ som finns idag är att begära klarering via e-post till Tullverket via en myndighetsbrevlåda.

5. Platser där gods kan och får hanteras (Pär Lassesson)

Platser är ett centralt begrepp i den nya tullagstiftningen. Ankomst och presentation av varor som fraktas på järnväg kan ske på antingen en anläggning för tillfällig lagring, en annan godkänd plats eller en anvisad plats.

Anläggning för tillfällig lagring

- Kräver tillstånd och ställande av garanti. Aktören ska vara etablerad i EU.
- Endast behöriga ska ha tillträde till anläggningen samt tillhörande område.
- Tillståndshavaren är ansvarig för allt gods som hanteras på lagringsanläggningen. Lagring är tillåten i 90 dagar.
- Bokföringskrav.
- Efter godkännande kan både unions- och icke-unionsvaror lagras på platsen.

Annan godkänd plats

- Kräver tillstånd och ställande av garanti. Aktören ska vara etablerad i EU.
- Endast behöriga ska ha tillträde till platsen samt tillhörande område.
- Tillståndshavaren är ansvarig för allt gods som hanteras på platsen.
- Varorna får lagras som längst i 3 dagar (6 dagar om varorna ankommer på transit)

- Det gods som hanteras på platsen ska kunna redovisas, tex genom journalföring.
- Unionsvaror får inte lagras på platsen.

Anvisad plats

- Anvisas av Tullverket.
- Tågstopp krävs vid gräns för att uppfylla tullformaliteter.
- Tullkontor och stickspår för kontroll saknas som regel där godset passerar gräns.

Fråga: För gods som kommer in via Öresundsbron eller via Trelleborg, vad gäller då? Varorna kommer inte alltid på transit, privata aktörer på kontinenten kan också använda CIM-fraktsedel.

Svar: Söderifrån sker transporten oftast via transitering. CIM-fraktsedel kan användas tills CNTS fas 5 är infört, dvs som längst till december 2023. Vi pratar mer om CIM-fraktsedel senare under mötet.

Fråga: En stor timmerterminal är svår att övervaka. Kan man inte transitera godset och avsluta T1 på platsen? Timmer fraktas fram och tillbaka över norska gränsen vilket gör hanteringen komplicerad.

Svar: Du kan antingen själv avsluta transiteringen som godkänd mottagare eller använda ett ombud. Man kan normalt inte få tillstånd till anläggning för tillfällig lagring när det gäller stora timmerbangårdar som inte är inhägnade. Däremot kan en annan godkänd plats komma ifråga för skrymmande och lättidentifierbara varor som dessutom kräver särskilda arrangemang för lastning/lossning och transport. Timmer och malm är exempel på varor som kräver ytterligare dialog med berörda aktörer för att hitta en fungerande lösning.

6. Varför transitering? (Mattias Henriksson Utas)

Det finns flera skäl till att Tullverket har gjort ställningstagandet att transiteringsförfarandet ska användas för järnvägstransporter.

- Anpassning mot nya lagkrav på elektronisk uppgiftslämning som gäller alla transportslag.
- Praktiska hinder för järnvägstransporter att stanna vid gränsövergång in i EU. Vid transitering sker ankomstanmälan på destinationsorten istället.

Även Norge anpassar till elektronisk uppgiftslämning enligt EU:s tullagstiftning, trots att Norge inte är ett EU-land. Det finns ett krav från norska tullmyndigheten att använda transiteringsförfarandet in i Norge. Det blir helt enkelt en enhetlig uppgiftslämning och hantering för transporter mellan Sverige och Norge genom transiteringsförfarandet med uppgiftslämning i NCTS. I Frankrike har man exempelvis försökt få gods från Storbritannien att gå över till transiteringsförfarandet för att undvika tågstopp vid gränsen.

Det finns fortfarande ett pappersbaserat transiteringsförfarande där CIM-fraktsedeln används men det är inte möjligt att använda till och från Norge. Detta pappersbaserade

förfarande försvinner när NCTS fas 5 införs. Senast under 2023 ska alla NCTS-länder ha infört NCTS fas 5 och först ut är Polen och Tyskland. Då upphör också möjligheten att i Polen och Tyskland påbörja transiteringar med en CIM-fraktsedel.

CER (The Community of European Railway and Infrastructure Companies) har drivit på för en mer "järnvägsanpassad" uppgiftslämning vilket kommer med NCTS, fas 5. Exempelvis öppnas möjligheten att på destinationsorten lättare kunna redovisa för vagnar som av tekniska skäl kopplats bort under transporten.

Fördelen med transiteringen är att ankomstanmälan är inbakad i och med slutförandet av transiteringen vid ankomst, antingen vid ett tullkontor eller hos en godkänd mottagare. Vid ankomst till järnvägsstation finns möjlighet att lasta om till lastbil (om det inte redan är lastat på en trailer) för att köra till godkänd mottagare eller tullkontor så länge alla varor på en och samma transiteringsdeklaration finns på samma transportmedel.

7. Standardiserad lösning (Carolin B Carlsson)

Icke-unionsvaror kommer till Sverige främst via kontinenten eller från Norge. Som Mattias nämnde finns det en möjlighet för undantag om gränsövergångsattest vid transport av varor som transporteras via järnväg under transiteringsförfarandet. Vid ankomst slutförs transiteringsförfarandet antingen hos en godkänd mottagare, eller så körs varorna till en tullklareringsexpedition för att slutföra transiteringen innan varorna frigörs. Har du inte själv tillstånd till godkänd mottagare så kan du ta hjälp av ett ombud.

Fråga: Järnvägsvagnen går direkt till ett stickspår, direkt till mottagaren. Måste man då vara godkänd mottagare?

Svar: Antingen har du själv tillstånd till godkänd mottagare eller så tar du hjälp av ett ombud. Om varorna kommer från annat EU-land har ankomstanmälan av varor till EU redan gjorts i ett annat EU-land eller när transiteringen avslutas.

Fråga: Vi avslutar transiteringar från Tyskland och startar en ny transitering till Norge för varorna från Tyskland? Måste transiteringen startas i Tyskland framöver?

Svar: Nej, ni kan fortsatt starta transiteringar från Sverige till Norge för dessa varor.

8. Diskussion om planen framöver

Vid järnvägstransport ska införsel ske genom transitering och slutförande av transiteringen ska ske hos en godkänd mottagare eller på ett tullkontor. Flera järnvägsaktörer använder redan idag transiteringsförfarandet och för er blir det ingen skillnad.

Senast den 1 maj 2021 ska övergången till den standardiserade lösningen vara genomförd för samtliga järnvägstransporter. Tänk på att ansöka om tillstånd i god tid om du inte tänker använda dig av ett ombud.

För att få en så enkel hantering som möjligt kan ni behöva följande tillstånd:

- Samlad garanti för transit
- Godkänd avsändare för transitering
- Godkänd mottagare för transitering

Godkänd avsändare och mottagare gör att du inte behöver besöka ett tullkontor för att starta eller avsluta en transitering. Har ni tillstånd till godkänd avsändare idag – tänk på att se till att referensbeloppet inom garantitillståndet för transit täcker hela ert flöde. Lämna gärna in en ändringsansökan redan idag. Lagstadgad handläggningstid för de tre tillståndstyperna är 120 dagar.

Fråga: Ibland är det svårt att avsluta transiteringen i tid, t ex när en vagn skadas. Finns det planer att se över den problematiken?

Svar: På ett gemensamt tull-/järnvägsmöte i torsdags diskuterades just den typen av tekniska problem mellan tullmyndigheter och järnvägsaktörer. Tanken är att arbeta fram en EU-gemensam vägledning för hur den typen av problem ska hanteras.

Fråga: Ska man starta en T1 per vagn eller per tåg? Skulle föredra per vagn för att enklare hantera tekniska problem där alla vagnar kanske inte kommer fram samtidigt.

Svar: Förhoppningsvis ska möjligheten finnas i NCTS fas 5 att i deklarationen koppla vilka varor som finns på vilken vagn. Det får vi återkomma till. Fram till att NCTS fas 5 är på plats finns naturligtvis möjligheten att lämna en deklaration per vagn.

9. Mötet avslutas

Minnesanteckningar och presentationen från mötet skickas ut till deltagarna och minnesanteckningarna publiceras också på Tullverkets webbplats. Inför det kommande införandet av NCTS fas 5, enligt plan under 2023 i Sverige, behöver vi ha fortsatt dialog med järnvägsföretagen. Tullverket planerar därför att kontakta branschorganisationen Tågföretagen.