



Minnesanteckningar dialogmöte med hamnaktörer om den nya exportprocessen

Tid och plats: 29 april 2024 kl. 09.00–11.30 samt 13.00-15.30, Göteborgs hamn och Adobe Connect

1. Välkommen

Deltagarna, som bestod av hamnaktörer från olika delar av landet, hälsades välkomna. Mötena var så kallade hybridmöten där några deltog på plats i Göteborgs hamn och andra digitalt, via Adobe Connect. Två möten arrangerades samma dag och syftet med att ha en dialog med hamnaktörerna var att tillsammans diskutera vilka aktörer som kommer att vara uppgiftslämnare i steg 2 och steg 3 i den nya exportprocessen.

2. Allmänt om den nya export- och utförselprocessen

Det nya exportsystemet (AES) produktionssätts den 1 oktober och införandeperioden är 1 oktober till 1 december 2024. Tänk på att om ni har kunder som lämnar exportdeklarationer i det nya systemet måste steg 2 och 3 också lämnas i det nya systemet.

- E-tjänster/ S2S – du kan lämna alla tre stegen via systemlösning eller via e-tjänst
- Företagstestmiljön är öppen
- Deklarationshandledningar finns på webben
- Fråga status – en e-tjänst som visar status på ett ärende. Du anger MRN och kan se om ärendet exempelvis har status frigjord för export, frigjord för utförsel samt exporterad (utförsel har skett och intyg om varors utförsel har skickats). Du kan även se uppgift om utförseltullkontor samt om 30500 (STC) tillämpats.

Viktiga skillnader i den nya exportprocessen är att den nya exportprocessen består av uppgiftslämnande i tre steg, idag finns bara ett steg, exportdeklarationen.

IE515 = exportdeklarationen

IE507 = anmälan av varor till utförselkontoret

IE590 = anmälan om varornas utförsel

När utförseln är bekräftad får deklaranter automatiskt en bekräftelse på att varorna förts ut ur EU = intyg om varors utförsel. Single Transport Contract (STC) är en förenkling som gör att uppgiftslämnningen endast sker i två steg. STC innebär man har en frakthandling (B/L)

som är ställd direkt till tredje land. STC kan användas vid sjö- och flygtransport. Allt uppgiftslämnande sker då i Sverige, även vid indirekt export (när utförelsen fysiskt sker via annan hamn inom EU) . Man anger koden 30500 i exportdeklarationen när man yrkar på STC.

Fråga: När ska IE590 senast lämnas om utförelsekontoret ligger i annan medlemsstat?

Svar: IE590 ska lämnas inom 90 dagar efter det att exportdeklarationen frigjorts.

Fråga: Hur kan man som registrerat företag i Sverige anmäla steg 2 & 3 i tex Hamburg?

Svar: Uppgifterna måste lämnas av någon i 'Hamburg, det är tyska tullmyndigheten som hanterar uppgifterna i Tyskland.

Fråga: Kan vi begära IE518 hos exporttullkontoret när det rör sig om indirekt export?

Svar: Ja, IE518 är ett internt meddelande mellan tullmyndigheterna och det är därefter exporttullkontoret som skickar ut meddelande IE599(intyg om varors utförelse) till uppgiftslämnaren (exportör eller ombud).

Fråga: Är andra svenska myndigheter medvetna om förändringarna i det nya exportsystemet?

Svar: Ja, berörda myndigheter är informerade om det nya exportsystemet.

Efterlysningsförfarande

Efterlysningsförfarande skickas ut 90 dagar efter att exportdeklarationen har frigjorts för export om inte steg 2 (IE507) och/eller steg 3 (IE590) lämnats in. Alternativ bevisning krävs in av exportör/deklarant. Utredning om varför uppgiftslämningen av steg 2 och 3 inte lämnats. Om ingen alternativ bevisning lämnas till Tullverket inom 150 dagar så ogiltigförklaras exportdeklarationen per automatik.

Fråga: Finns det några sanktioner?

Svar: Det tar tid för alla inblandade parter att utreda vad som hänt i ärendet. Idag finns inga administrativa sanktionsavgifter. Möjlighet finns att driva ärendet som en tullförseelse.

Export följt av transit

- Vid en T1-transitering avslutas exportförfarandet direkt när transiten startas upp. Koppling finns mellan AES och NCTS.
- Vid T2: så avslutas exportförfarandet när transitdeklarationen avslutats. Koppling mellan AES och NCTS.

Det ska INTE lämnas någon IE507 eller IE590 för exportdeklarationen i detta flöde utan det är transiteringsdeklarationens MRN som gäller.

3. Roller och uppgiftslämning i den nya exportprocessen

Nya aktörer eller roller tillkommer i trilogin där många tidigare inte lämnat anmälan/deklarationer till Tullverket. Steg 1 i proceduren ser ut som idag avseende aktörer som lämnar exporttulldeklaration. För steg 2, anmälan av varor till utförseltullkontoret, finns det ett flertal olika aktörer som kan lämna denna anmälan. Lagstiftningen pekar inte ut någon specifik utan det anges att "Trader at Exit" ska lämna anmälan. Det är upp till logistikkedjan att själva avgöra vem detta är.

För sjöflödet skulle det rent praktiskt kunna vara hamnterminalen eller rederiet som lämnar dessa uppgifter, detta för att kunna ha kontroll över att varorna är frigjorda för utförsel och därmed kan lastas ombord på fartyget och föras ut. Deklarant eller dennes ombud måste lämna MRN vidare till den aktör som ska lämna anmälan av varor till utförseltullkontoret då samma MRN som finns upptaget i exportdeklarationen också är det som ska anges i anmälan av varor till utförseltullkontoret. Förmedling av MRN kan t ex ske genom att MRN anges i bokningssystem eller liknande.

Då det också kan röra sig om en indirekt export där anmälan av varor till utförseltullkontoret ska ske i annat medlemsland är det också viktigt att ange till rederi eller terminal i Sverige att någon anmälan till utförseltullkontoret inte ska lämnas i Sverige. Avseende steg 3 är lagstiftningen tydligare – här är det den fraktförare som fysiskt för ut varorna från EU som ska lämna anmälan om varors utförsel.

Fråga: Hur ska hamnen kunna veta om containern som anländer hamnen är transport inom EU eller om det är en export som hamnen inte har fått reda på? Risker är stor att hamnen i så fall kommer att lasta ej anmäld export på fartygen.

Svar: Här krävs en dialog mellan deklareranten av exportdeklarationen där aktören i hamnen får tillgång till exportdeklarationens MRN. Hamnaktören behöver följande uppgifter:

- MRN vid STC (IE507 ska lämnas i Sverige)
- MRN utan STC vid direkt export (IE507 och IE590 ska lämnas i Sverige)
- MRN utan STC vid indirekt export (IE507 och IE590 ska lämnas i annat MS)

Fråga: Terminalen har i dagsläget ett flertal rederier med containers via terminalen. Utifrån de exportklareringar vi idag kan ta del av är det 1000+ olika tullombud/speditörer som klarerar gods. I och med att det inte kommer finnas en system- till systemlösning (dagens servicemeddelande) så kommer inte information komma till terminaler, denna information med MRN kommer då behöva skickas per mail. Vi tror att det säkraste och mest effektiva är att respektive aktör/transportör alternativt dess ombud ansvarar över meddelande vid ankomst för dennes gods. Då förblir ägare av gods fortsatt ansvarig (aktör som lämnade steg 1). Detta skulle innebära mail från tusentals olika parter dagligen till en punkt, istället för att respektive part ansvarar för sin transport. Terminalen kan förse ombud/speditör information om när container anländ till terminal.

Svar: Det är en möjlighet att göra så. Dock måste varje enskild aktör veta när godset finns fysiskt på hamnterminalen, det är först då som IE507 kan skickas. Rederi/hamnterminal behöver veta om status (att godset är frigjort för utförsel) så att lastning på fartyget kan ske. Man kan också tänka sig att man lägger in MRN i sin bokning. Hur informationen förmedlas och vilken information som ska förmedlas måste de olika aktörerna som är inblandade i exportprocessen komma överens om.

Fråga: Vid en indirekt export där utförseltullkontoret (exempelvis i Polen) korrigeras i samband med att transporten behöver byta rutt; påverkar detta steg 2 & 3?

Svar: Det blir en omdestinering av transporten om du ankommer till ett annat utförseltullkontor. Systemet tar hand om kommunikationen när du ändrar utförseltullkontorr (skickar IE507 med uppgift om varornas förvaringsplats)..

Fråga: Kommer andra aktörer än de som lämnar IE507 eller IE590 kunna se om dessa meddelanden har lämnats in genom någon e-tjänst med hjälp av ett MRN-nummer?

Svar: Ja, genom att ange MRN i e-tjänsten Fråga status.

Fråga: Vi som rederi får inte tillbaka OK från Tullverket via system om det är ok och klart att lasta? Hur skall vi annars veta att det är ok att lasta?

Svar: Den som lämnat IE 507 får svar med meddelande IE525 (varorna frigjorda till utförsel). Möjlighet finns även att Annars ange MRN i e-tjänsten Fråga status.

Fråga: Om vi lämnar in en IE507 när containern är på vår terminal, när får vi köra in containern i hamnen? Måste vi få OK innan vi får köra in den i hamnen?

Svar: Tullverket har inga synpunkter på när containern får köra in i hamnen.

Fråga: Hur fungerar det med bulkvaror(olja)? Där vet vi inte hur mycket som lastats förrän lastningen är gjord.

Svar: I exportdeklarationen anges en vikt. När bulkvaran (oljan) är ombord på fartyget kan IE507 lämnas med avvikelse där vikten är ändrad. Avvikelse kan endast ske nedåt (minskning) av vikten. Alternativt att en ändring får ske av exportdeklarationen efter det att trilogin har avslutats.

Fråga: Är detta något som kommer att kunna kommuniceras via MSW?

Svar: När EMSWe/MNSW införs följer det av EMSWe förordningen att export steg 2 och steg 3 ska exponeras via MNSW. På vilket sätt och hur det ska ske är under diskussion. Det pågår sedan en tid tillbaka en diskussion kring tidplanen för införandet av EMSW. Sjöfartsverket har kommunicerat att de inte ser ett införande i augusti 2025 möjligt. Diskussioner förs även på EU-nivå och det är ytterligare ett antal MS som framfört att de ser problem med att hålla tidplanen. Hur kommissionen kommer att ställa sig till detta och vilka åtgärder de kommer att vidta vet vi inte i dagsläget. Vi för en dialog med Sjöfartsverket för att se vilken påverkan en försening skulle få på hanteringen av tullformalitetserna. När vi

kommit längre i dessa diskussioner så får vi återkomma. När det gäller steg 2 och 3 i den nya exportprocessen är det ett helt nytt uppgiftslämnande som inte kan ske i MSW. Därför kommer sjö-, väg-, och flygaktörer lämna uppgifter direkt till Tullverket genom att använda Tullverkets e-tjänster eller EDI-system. Tullverket vill även förtydliga att även om varan godkänts för utförsel måste formaliteterna för fartygsklarering vara fullföljda innan fartyget får lämna hamnen. EMSWe står för European Maritime Single Window environment och MNSW är Maritime National Single Window, dvs den nationella kontaktpunkten vilken i Sverige är Sjöfartsverket.

Fråga: Vi skapar oftast transitering i andra EU-länder på exportdeklarationer som skapas i SE. Sker då steg 2 och 3 automatiskt?

Svar: Det blir ingen skillnad beroende på i vilken MS transit startas upp. Transit tar över tullövervakningen och NCTS (avgångstullkontoret) meddelar AES ett kontrollresultat, vid T1 direkt efter att transitdeklarationen frigjordes och vid T2 när destinationstullkontoret meddelat avgångstullkontoret.

Fråga: Vad händer om man behöver styra om en bil till annat utförseltullkontor i samma land?

Svar: Oavsett om det är i Sverige eller ett annat land, kan du omdestinera transporten dvs ange annat utförseltullkontor i meddelande IE507. Systemet hanterar informationen mellan tullmyndigheterna. Även vid läsning av streckkod vid norgegränsen sker omdestinering med automatik i systemet.

Fråga: Om vi som rederi lastar något som direkt transport till 3:e land som sen under resans gång ändras så vi omlastar i EU land efter ombordlastning i Sverige behöver man ändra allt då eller gäller det första statuset som är inlämnat? Eller skall man då uppdatera med sista EU hamn?

Svar: Är ärendet avslutat får man antingen visa upp relevanta uppgifter (MRN, frakthandlingar mm) i andra medlemsstaten. Är uppgifterna helt fel, kan man ogiltigförklara deklarationen.

Fråga: Hur lång hanteringstid räknar ni med för att lägga upp rederi för uppsättning av elektroniskt meddelande IE 507, då detta inte sker idag.

Svar: Var ute i god tid med att skaffa en EDI-uppkoppling. Normalt sett tar det inte så lång tid. Viktigt att ta en tidig kontakt med er systemleverantör. Så här går det till att få en EDI-uppkoppling:

[Kom igång att deklarerera via EDI](#)

Vilka uppgifter ska lämnas?

Uppgifter i IE507 - anmälan av varor till utförseltullkontoret:

- MRN från exportdeklaration

- Lagring = 0
- Avvikelser = 0 (normalt) Övriga avvikelser (från uppgifter i exportdeklarationen) = Uppgifter om varan, måste erhållas från deklaratant/ombud/speditör.
- Utförseltullkontor: t ex SE603303 (Arendal)
- Varornas förvaringsplats:
 - Typ av plats: C
 - Kod för identifieringsmetod: X
 - Ekonomisk aktör: Eori-nummer för hamnterminalen
 - Identifiering av platsen: Platskod (TVGPU)

[Deklarationshandledning](#)

Hamnterminalen där varorna förvaras ska ansöka om godtagen plats för utförsel (TVGPU) och tilldelas en platskod. Denna platskod anges under varornas förvaringsplats i IE507. Platskoderna måste finnas tillgängliga före den 1 oktober 2024, annars blir det stopp i exportprocessen då inga IE507 kan lämnas. Information om hur man ansöker publiceras på tullverket.se den 15 maj. Man kan vid ansökningsförfarandet godkänna publicering av platsen och platskoden på tullverket.se.

Fråga: Vilket ansvar har jag om jag har en godtagen plats för utförsel?

Svar: TVGPU är inget tillstånd, det är en registrering av en plats där beslut fattas om tilldelning av platskod. Det finns inga villkor kopplade till registreringen av platsen. Lastkontroll kan ske vid platsen för utförsel.

Uppgifter i IE590 - anmälan om varornas utförsel:

- MRN från exportdeklaration
- Typ av ytterligare deklaration = A (om du inte vet)
- Avvikelser = 0 (normalt) Övriga avvikelser (från uppgifter i exportdeklarationen) = Uppgifter om varan, måste erhållas från deklaratant/ombud/speditör
- Utförseltullkontor: SE603303 (Arendal)då varorna lämnade unions tullområde
- Person som bekräftar varornas utförsel = 1 (fraktförare) samt Eori-nummer för rederiet
- Avvikelser – uppgiftslämnare (om ej samma som deklaratant) = Eori-nummer för den som sänder in meddelandet samt kontaktperson (rekommenderat)

[Deklarationshandledning](#)

Fråga: Skulle ni kunna nämna något om IE615, lämna SUD/EXS meddelandet? Hur det fungerar i så fall.

Svar: Den 1 oktober sker inga förändringar gällande SUD. Först i slutet av 2025 finns en e-tjänst för SUD på plats. Då införs också anmälan för återexport från anläggning tillfällig lagring.

Checklista för fraktförare vid platsen för utförelse

1. Säkerställ att relevant information förmedlats av deklarerant
2. Säkerställ att varorna finns tillgängliga på angiven plats för utförelse
3. Anmäl varorna till utförelsetullkontoret (IE507)
4. Svara på Tullverkets uppmaningar (t ex skicka in handlingar)
5. Säkerställ att varorna inte lämnar innan frigjord för utförelse
6. Säkerställ att nästa part i proceduren har rätt information

4. Processen vid Single Transport Contract (STC)

STC 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 varornas utförelse, inte måste lämnas till utförelsetullkontoret och att uppgiftslämningen slutförs i Sverige. Men det finns olika saker som måste uppfyllas för att kunna använda STC. Dessutom får inte STC 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. Deklaranten lämnar en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. I denna tulldeklaration måste kod 30500 anges i dataelement 12 02 000000 i ytterligare uppgifter. Det är då deklareranten begär att kunna åberopa STC. Om detta inte åberopas i exporttulldeklarationen så kan STC sedan inte användas. Det krävs alltså att deklareranten 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 tillbaka till deklareranten via ett meddelande (IE528).
3. Exporttullkontoret skickar även då ett meddelande till deklareranten om att varorna är frigjorda till export (IE529). Samtidigt skickas meddelande om förväntad ankomst till utförelsetullkontoret (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 exempel rederiet, skickar ett meddelande till utförelsetullkontoret om att de anmäler varorna till utförelse (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. Utförelsetullkontorets uppgift är då att övervaka att varorna förs ut och att de varor som anmäls till utförelse är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklarerationen om återexport. Om allt stämmer skickar utförelsetullkontoret 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 uppgiftslämnaren av exportdeklarationen (exportör eller dennes ombud) 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.

5. Processen vid 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 tillbaks till deklaranten.
3. Tullverket i Sverige skickar då även ett meddelande till utförseltullkontoret där det framgår beräknad ankomst (IE501). Samtidigt skickas ett meddelande till deklaranten 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 exempel rederiet, skickar ett meddelande till utförseltullkontoret i Rotterdam 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 deklarationen om återexport. Om allt stämmer bekräftar utförseltullkontoret via ett meddelande tillbaks till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Därefter 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 utförseltullkontoret ett meddelande till exporttullkontoret och bekräftar att varorna har förts ut från unionens tullområde (IE518).
9. Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till uppgiftslämnaren av exportdeklarationen (exportör eller dennes ombud) som intygar att varorna förts ut (IE599).

Rutinen och strukturen för olika MRN i logistikkedjan ser ut så här:

- MRN vid STC (IE507 ska lämnas i Sverige)

- MRN utan STC vid direkt export (IE507 och IE590 ska lämnas i Sverige)
- MRN utan STC vid indirekt export (IE507 och IE590 ska lämnas i annat MS)

Fråga: Gällde STC bara container och flyg?

Svar: STC kan användas för all sjöfrakt och flygfrakt. Undantag för punktskattepliktiga varor och återexport.

Fråga: Vid lastbilstransport till Norge är det då åkeriet som lämnar in IE507 eller IE590?

Svar: Vid Norgegränsen kan man antingen lämna IE507 och IE590 digitalt eller över disk genom läsning av streckkod (MRN) på klareringsexpeditionen. I Svinesund och Örje kan man också använda norska tullmyndighetens digitala lösning, Digitoll.

6. Diskussionspunkter

- Vem lämnar steg 2 IE507?
- Vem lämnar steg 3 IE590?
- Hur överförs informationen om MRN, STC, utförseltullkontor?
- Big bang gällande IE507 och IE590, 1 oktober 2024!

Jag skulle vilja höra hur eventuellt rederi/speditör/ombud ser på Steg 2. Specifikt kopplat till ansvarsfrågan, då detta måste ske innan gods kan lastas på båt.

Kommer information från allt för många aktörer är risken stor att information försvinner.

Två hamnar tänker samarbeta med rederiet kring steg 2 och att rederiet tar ansvar för steg 3.

Det är skillnad på bulk och samlastning av gods. Finns det tankar på ett manifest för att slippa mata exportdeklarationer. Tullverket bygger systemet efter EU-kommissionens specifikationer och eventuella behov av vidareutveckling kan vi titta på först under 2025, men det är viktigt att Tullverket får kännedom om behoven.

Viktigt att aktörerna känner till varornas tullstatus. Den informationen får man inte från Tullverket.

Hamnar i sig har inget ägandeskap i innehållet av containers. Det är kritiskt att informationen sker säkert och effektivt

Jag är oroad över eventuellt handhavande fel då en hamnterminal riskerar att behöva sammanställa tusentals dokumentationer dagligen

Jag har svårt att se att hamnarna ska bara hoppa in mitt i en transport och ta över ansvaret när man inte är involverad från början

Det är svårt att veta att kommunikationen har fungerat och att alla vet vem som ska vara uppgiftslämnare. Rederiet får inte lasta varorna om varorna inte är anmälda – vem bär ansvar om det blir fel. Det får man titta på från fall till fall.

Det bör vara i exportörens intresse att följa hela flödet. Därför yrkar vi på att samma aktör sköter hela flödet. Vi som terminal känner att det blir stora krav med bristfällig information. Exportören måste då få information av aktören att varorna befinner sig på hamnterminalen.

En hamn får alltså ingen information via systemmeddelande när steg 1 görs mot vår plats? Nej, det kommer inte att finnas ett sådant servicemeddelande i oktober.

Jag har tidigare skickat yrkande utan svar till importgruppen. Undrar om denna mail bevakas? Ja, exportmejladressen bevakas.

Om hamnterminal kommer lämna informationen, men att belastningen blir för stor så att ett ombud kommer behöva användas. Hur ställer sig exportör/ombud för att eventuell externt ombud kontrollerar informationen i era deklARATIONER/gods osv. Det är ju främst MRN från exportdeklarationen som ska lämnas i steg 2, inga detaljer om varorna ska lämnas i steg 2.

Vad händer om godset är redo för utförsel och steg 1 och steg 2 är lämnade men sedan en ändring sker? Vi tar med den frågan.

För IE590 är rederiet lämpligast. IE507 bör också rederiet helst lämna.

Rederierna har oftast ej något med själva lasten att göra med de hamnar vi jobbar med. Fartygsagenten/skeppsmäklaren är "mellanhanden", dvs det är vi som är länken mellan fartygen, stuvare, godsägare, terminal, tullen, tullombud, KBV, Sjöfartsverket etc. - rapporteras i MSW. Det är vi som meddelar stuvarna ok att lasta/lossa fartygen, agenten som ser till att korrekt tulldokument presenteras via ett tullombud.

Finns det en dialog här mellan hamnar och rederier? Det är ju dom som måste bestämma egentligen vem som skall göra vad och kommunicera ut den till oss ombud.

Idag avslutar Tullverket exporten i EMCS, kommer det se likadant ut? Det kommer se annorlunda ut och det kommer att bli en bättre kommunikation mellan Tullverket och Skatteverket. Just nu utreds frågan.

Vi som rederi kan ju inte sätta upp något på lastlistan som inte är tullklart och då ok att lasta. Vad är det för tidsfrist att få ok från tullen? Hur snabbt kan vi få ok innan EDI fungerar? Vems är ansvaret om vi lastar något som inte är ok? Idag går vi ju på

MRN nummer och registrerar det hos oss och har med på manifest vi registrerar i MSW. Då är det ju klart för export. – Tullverket ger medgivande snabbt om allt är OK och ingen kontroll ska göras. När det gäller ansvar blir det en utredning i de fall varorna har gått ut utan godkännande. Om man inte har en EDI-uppkoppling använder man e-tjänsten.

Om man vill göra exportdeklarationen i hamnen måste man ha TVEXP godtagen plats vid export i hamnen då? – Ja, det stämmer.

Hur inblandad är fartygsklareringen i detta? – Ja, de är med i förändringsarbetet.

Vad gör man om man inte fått intyg på utförelse? Då får man se var i logistikkedjan det gått fel. Man har en möjlighet att skicka in underlag i form av alternativ bevisning innan de 90 dagarna har löpt ut. Om vi godkänner det så skickar Tullverket intyg om varornas utförelse. Meddelandet för alternativ bevisning heter IE583. Meddelande IE583 som exportör själv kan initiera: Uppgift om vilken typ av alternativ bevisning som åberopas kan anges i IE583. Även transportdokument.

IE583	Information on Non-Exited Export	Meddelande om när och var varor har lämnat EU och uppgift om den alternativa bevisningen, eller meddelande om att varorna inte har lämnat EU
-------	----------------------------------	--

7. Avslutning

Under Framtida tullhantering på tullverket.se hittar du all information om det nya exportsystemet. Om du inte redan prenumererar på vårt nyhetsbrev Tullnytt, gör det. Håll utkik i Tullnytt efter inbjudan till Tullnytt live framöver och glöm inte bort Tulldagarna i höst.

Minnesanteckningar och presentation skickas till deltagarna inom kort och minnesanteckningarna publiceras också på Tullverkets webbplats.

Under mötet fick vi frågan om att ha möten med vissa aktörer. Det kan vi tyvärr inte erbjuda men vi kan däremot bjuda in hamnaktörer brett till ett digitalt möte framöver.

Har du frågor? Mejla projekt.export@tullverket.se