



## Rundabordssamtal om brexit i samarbete med handelskamrarna

---

Med anledning av brexit arrangerade Tullverket tillsammans med handelskamrarna rundabordssamtal med företag som handlar med Storbritannien. Rundabordssamtalen ägde rum den 3 december på Sydsvenska industri- och handelskammaren, den 4 december på Stockholms handelskammare och den 7 december på Västsvenska handelskammaren.

Syftet med rundabordssamtalen var att diskutera hur näringslivet och Tullverket förbereder sig inför brexit. Tullverkets nya generaltulldirektör, Charlotte Svensson, fick vid dessa samtal en möjlighet att presentera sig för representanter från näringslivet.

Charlotte Svensson berättade bland annat att före sommaren gjordes en bedömning av hur Tullverket påverkas om det blir en hård brexit. Syftet var bland annat att få fram ett underlag för hur mycket extra resurser vi behöver för att kunna hantera en sådan situation. Den 15 november lämnade övergångsregeringen budgetpropositionen för 2019 till riksdagen. Grundhöjningen av Tullverkets anslag från 2018 ligger kvar men budgeten innehåller inte några ökade anslag. Vi inväntar en ny regering och förhoppningsvis kan detta medföra mer resurser till Tullverket.

Kenneth Persson pratade sedan om de pågående förhandlingarna om utträdesavtalet. Den 25 november gjorde EU:s medlemsstater och den brittiska regeringen en överenskommelse om ett utträdesavtal som bland annat omfattar:

- Medborgarnas rättigheter
- En metod för att beräkna den "finansiella uppgörelsen"
- Ingen "hård gräns" mellan Irland och Nordirland
- Övergångsperiod till åtminstone den 31 december 2020, vilket i tullhänseende innebär att handeln med Storbritannien under övergångsperioden sker precis som idag med en viss reservation för att EU:s olika frihandelsparter måste acceptera att avtalen fortsätter att gälla på oförändrade villkor under övergångsperioden.
- En politisk deklaration om den framtida relationen mellan EU och Storbritannien

Nästa steg är att det brittiska parlamentet godkänner avtalet, vilket inte alls är en självklarhet. När det gäller den framtida relationen diskuteras flera möjliga scenarier. Den enda möjlighet vi ser idag för att tullformaliteter inte ska tillämpas, är att Storbritannien blir en del av EU:s tullområde. Då måste Storbritannien också tillämpa EU:s tullagstiftning.

Tänkbara scenarier:

- Frihandelsavtal – formaliteter för ursprungsbevisning tillkommer
- En del av säkerhetszonen – innebär ingen summarisk införseldeklaration vid import eller krav på att säkerhetsuppgifter lämnas vid export
- En del av den inre marknaden
- En tullunion mellan EU och Storbritannien (jfr. EU och Turkiet)

Både tullmyndigheter och företag måste fortsätta att planera och förbereda för en hård brexit den 29 mars 2019 och under rundabordssamtalen berättade företagsrepresentanter om sina förberedelser. Importörer, exportörer, tullombud och transportörer som redan idag bedriver handel med länder utanför EU har kommit långt i sina förberedelser trots det oklara läget och deltagarna delade med sig av följande exempel:

- Företag som har bolag även i Storbritannien har täta avstämningar och diskuterar hur bolagen kan stötta varandra och backa upp med personal
- Frukostmöte med kunder var mycket uppskattat.
- Diskuterar nyrekryteringar men avvaktar beslut om hård brexit
- Utgår från en hård brexit i planeringen och uppmanar bolag i Storbritannien att ansöka om Eori-nummer
- Ser över långtidsleverantörsdeklarationer
- Funderar på att undvika transporter och tulldeklarationer i anslutning till den 29 mars – man planerar om helt enkelt.
- Ser över avtal och leveransvillkor. Lovar inga leveranstider under den första tiden efter den 29 mars
- Har gjort riskanalyser kring nya speditjonskostnader och tullavgifter
- Kontaktar brittiska leverantörer så att de är förberedda. Kan de tullhantering?
- Gjort ny ursprungsberäkning. Vad innebär det om man tar bort material från Storbritannien i våra varor för möjligheten att utfärda ursprungsintyg?
- Bygger nya lager - även om det är kostsamt så överväger fördelarna
- Planerar för leverans direkt till Irland från EU och vice versa istället för att gå transit genom Storbritannien
- Tittar på leverantörer inom EU istället för leverantörer i Storbritannien. Beslut kring leverantörer tas inte förrän man vet om

det blir en övergångsperiod. Vid låg tullsats kanske andra faktorer gör att man ändå behåller leverantören

- Diskussioner i samband med brexit har gjort att den allmänna tullkompetensen har höjts
- Brexit kan påverka svenska företag som har bolag i Norge som handlar med Storbritannien
- Inser att kunder inte är förberedda
- Ser till att alla lager i EU och Storbritannien är välfyllda runt 29 mars
- Har gjort analyser av alla underleverantörer för att kartlägga risker kring brist på erfarenhet av tullhantering
- Har ställt frågan till alla leverantörer hur de förbereder sig. Informerar internt för att förbereda. Aktiv och passiv förädling kommer att bli aktuellt.
- Har tidigare kunnat köpa införtullade varor från Storbritannien. Sådana centrala införtullningar kommer göras i ett annat EU-land
- Svårt att hitta ombud i Storbritannien eftersom det finns en stor kompetensbrist
- Mycket är kodat i systemen och att ändra går inte över en natt. Man kan bara förbereda till viss del. Det krävs en omkodning att gå från intrastatredovisning (8 siffror) till import (10 siffror). Har ej varit i kontakt med systemleverantörer och undrar om de är förberedda
- Förbereder partners i Storbritannien genom kundutskick. Riktat speciell info till de som inte har erfarenhet av tullhantering
- Utökar antalet tullager i EU
- Kartlägger transportvolym och försöker bedöma antalet tulldeklarationer som kan bli aktuella. Utmaning att ha tillräckligt med personal
- Har beräknat antal tulldeklarationer utifrån kundernas intrastatredovisning
- En förhoppning om att Storbritannien kommer att "adoptera" EU:s tullagstiftning
- Ledtiderna kommer att öka
- Befarar tvister mellan bolag om leveranser försenas. Se över era avtal!
- Har märkt ett svagt intresse från mindre bolag. En oro att småföretag förbereder sig i mindre utsträckning
- En oro för infrastrukturen i Storbritannien. Det är trångt redan idag på vägar och i hamnar.

När det gäller frågor av praktisk karaktär pågår diskussioner i arbetsgrupper på EU-nivå. I takt med att inkomna frågor får svar kommer dessa att publiceras på brexit-sidan på [Tullverkets webbplats](#). I dagsläget är det många frågor som det av förklarliga skäl inte finns svar på. Nedan följer en sammanställning av de frågor som kom fram under diskussionerna på rundabordssamtalen.

**Fråga:** Hur hanteras transporter som påbörjas innan den 29 mars men som avslutas efter 00.00 den 30 mars?

**Fråga:** Hur ska returerna hanteras? Exempelvis varor som förts till Storbritannien innan brexit men som ska tillbaka till Sverige när Storbritannien inte längre är med i EU.

**Fråga:** Hur förbereder Tullverket sin verksamhet vid klareringsexpeditioner mm?

**Svar:** Dialoger förs internt om detta och vi har även en direkt dialog med aktörerna i Göteborgs hamn som har direkttrafik från Storbritannien.

**Fråga:** Hur kommer varukoder och växlingskurser att hanteras om Storbritannien lämnar EU?

**Fråga:** Vilken tidszon är det som gäller vid Storbritanniens utträde?

**Svar:** Det är EU:s tidszon, dvs klockan 23.00 i Storbritannien och 00.00 i Sverige.

**Fråga:** Vad gäller för produkter med dubbla användningsområden (dual use)? Kan man söka generellt tillstånd eller krävs ett individuellt?

**Fråga:** Hur ska tullvärdet beräknas för produktionsutrustning, t ex verktyg, där varan tas tillbaka från Storbritannien efter deras utträde?

**Fråga:** Vad gäller vid kvoter för fisk? Kommer Storbritannien fortfarande få del av dem?

**Svar:** Förhandlingar om detta pågår. Följ utvecklingen via [EU-kommissionens webbplats](#)

**Fråga:** Kommer även handel med Irland där varorna transporteras genom Storbritannien att påverkas?

**Svar:** Ambitionen från Kommissionen är att Storbritannien blir medlem i transiteringskonventionen till den 29 mars och att varor kan transiteras till och från Irland vid en hård brexit.

**Fråga:** Vad händer med produktsäkerheten och CE-märkning?

**Svar:** Det beror på om EU godkänner de kontrollorgan som finns i Storbritannien eller inte.

**Fråga:** Vad händer med de BKB-ärenden som är utfärdade i Storbritannien? Kommer de att fortsätta att gälla?

**Svar:** I händelse av en hård brexit kommer de inte att vara giltiga i EU27 efter den 29 mars 2019.

**Fråga:** Vad gäller för flyttsakstullfrihet?

**Svar:** Utgångspunkten är att det ska vara möjligt att tillgodoräkna sig den tid man vistats i Storbritannien men Kommissionen återkommer framöver med mer information.

**Fråga:** Blir det tullavgifter mellan EU och Storbritannien vid en hård brexit?

**Svar:** Ja

**Fråga:** Kan Storbritannien ångra sig och välja att stanna i EU?

**Svar:** Ja, det har Storbritannien rätt att göra.

**Fråga:** Kan Storbritannien teckna egna frihandelsavtal under övergångsperioden fram till och med 2020?

**Svar:** Nej, inte under övergångsperioden.

**Fråga:** Hur blir det moms och punktskatter i handeln med Storbritannien vid hård brexit?

**Fråga:** Hur blir det med hanteringen av livsmedel och veterinärkontroller?

**Svar:** I utträdesavtalet försöker man hitta särskilda lösningar för det.

**Fråga:** Kan man ansöka om tillstånd innan man vet om det blir en hård brexit?

**Svar:** Vissa tillstånd kan man absolut söka, t ex Eori-nummer och tillgång till Tullverkets webbtjänster.

**Fråga:** Är det troligt att EU:s olika frihandelsparter inte skulle acceptera att avtalen fortsätter att gälla på oförändrade villkor under övergångsperioden?

**Svar:** Kommissionen tror inte att det ska vara ett problem men måste tillskriva samtliga parter för att få ett godkännande.

**Fråga:** Om det blir enorma köer vid en hård brexit, kommer företag med AEO-tillstånd hanteras mer förmånligt?

**Svar:** Inga sådana diskussioner har förts hittills



