



# Minnesanteckningar dialogmöte med Sveriges åkeriföretag

**Tid och plats:** 5 december 2024 kl. 11.00–12.00 via Adobe Connect

**Deltagare:** Petra Eklund Åhlström, Pelle Joelsson, Peter Svensson samt medlemmar från Sveriges åkeriföretag

**Från Tullverket:** Kenneth Persson, Anne Törnqvist, Mirja Wikström, Mikael Wikström, Cecilia Olsson

## 1. Välkommen

Sveriges åkeriföretag hälsade deltagarna välkomna till mötet. Kenneth Persson deltog på ett panelsamtal om digitaliseringen av åkerinäringen under Elmiamässan i augusti. Då föddes idén att arrangera ett dialogmöte för Sveriges åkeriföretags medlemmar.

## 2. Programmet Elektronisk tull – vad har hänt och vad händer på längre sikt?

Vi är nästan klara med de systeminföranden som ska införas enligt EU:s tullagstiftning. Alla EU:s medlemsstater ska i princip vara klara vid utgången av 2025.

### 2024

Importkontrollsystemet ICS2 fas 3 införs i tre steg: Transportörer (carrier) sjö 3 juni–4 december 2024. House filers (sändningsnivå) 4 december 2024–1 april 2025. ICS2 fas 3 för väg och järnväg införs 1 april–1 september 2025.

Ett nytt system för hantering av exportproceduren produktionssattes den 1 oktober 2024 med en införandeperiod fram till och med den 1 december 2024. Det återkommer vi till senare under mötet.

Förändringen innebär en digital hantering av export- och utförselprocesserna. Systemet omfattar bland annat stöd för standardtulldeklaration, förenklad deklaration, kompletterande deklaration, anmälan till utförsel och centraliserad klarering. Förändringen innebär, förutom nya it-stöd, även förändrade processer och ett nytt uppgiftslämnande för de aktörer som är involverade i utförselprocessen.

En digital deklaration för tillfällig lagring för flygförsändelser produktionsattes den 8 oktober 2024 med en införandeperiod fram till 31 december 2024.

Införandet av registrering i deklarantens bokföring för import sker den 4 november 2024 med en införandeperiod fram till och med den 31 december 2024.

Från och med den 18 november 2024 finns möjlighet till digital gränspassage för utförsel från Sverige/EU och norsk införsel genom att använda det norska systemet Digitoll.

I Svinesund och Örje används en kameralösning. Detta innebär att chauffören i de flesta fall kan åka förbi tullkontoret utan att gå in på tull expeditionen. Vid övriga bemannade tullkontor kommer det successivt att införas automater inne på expeditionerna där chauffören genom att ange sitt bilnummer enkelt kan passera gränsen.

Möjligheten att gå in på tullkontoret och hantera sin utförsel manuellt på expeditionerna finns kvar.

## 2025

NCTS fas 6 är en vidareutveckling av NCTS fas 5 och innebär att tullmyndigheter har möjlighet att ta emot säkerhets- och skyddsavgifter via transiteringssystemet NCTS om så beslutas. I Sverige har Tullverket beslutat att säkerhets- och skyddsavgifter ska lämnas i importkontrollsystemet, ICS2, det vill säga inte i transiteringssystemet.

Elektronisk ATA-carnet (e-ATA) kommer troligtvis att införas i början av 2026. Då blir det möjligt att använda detta globala system för digitala carneter. Det kommer fortsatt vara möjligt att använda dagens ATA-carneter.

## På längre sikt

- Förbud och restriktioner – ökat fokus 2024 – 2030. Det införs många nya bestämmelser inom den gröna omställningen som kommer beröra import-, export och transiteringsdeklarationer. Ni har säkert hört talas om CBAM och avskogningsförordningen. Andra myndigheter ansvarar för förordningarna men uppgifterna lämnas i många fall i tulldeklarationen.
- e-FTI – elektronisk vägtrafiksedel införs 2027 och framåt. Här kommer vägaktörer att bli berörda.
- Reformpaketet – ett förslag från EU på reform av tullunionen. Man kommer införa en tulldatacentral (EU Customs Data Hub) där uppgifter lämnas till ett centralt EU-system. Det kommer ~~naturligtvis~~ att påverka näringslivet i ~~stor påverkan~~. Det införs en EU-tullbyrå även om tullmyndigheterna i EU:s medlemsstater finns kvar. Vidare pratar man om ett dataparadigmskifte eftersom tulldeklarationerna avskaffas. Istället lämnas uppgifter digitalt i förväg ~~digitalt~~. Man inför också betrodda näringsidkare (Trust and Check Trader) där dessa aktörer får vissa förenklingar.

Förslaget är att detta ska införas 2032 - 2038 (förändringar för e-handel inför redan 2028).

### **3. In- och utförelse av varor vid vägtransport**

Vi gick igenom hur tullproceduren ser ut enligt lagstiftningen vid införelse av varor vid vägtransport från tredjeland. För varor som inte transiteras ska en anmälan av varors ankomst, en deklaration för tillfällig lagring och en tulldeklaration lämnas. I praktiken ser uppgiftslämningen olika ut, t ex beroende på transportslag och på olika praktiska förutsättningar.

För varor som transiteras kommer en summarisk införelsedeklaration att kunna lämnas via transitsystemet och transiteringens ankomst meddelas också via transitsystemet. Transitdeklarationen utgör också en deklaration för tillfällig lagring, i de fall det genom transituppgifterna är möjligt att hantera den tillfälliga lagringen.

Dagens lösning för vägtransport bygger på att en tulldeklaration i förväg räknas som en deklaration för tillfällig lagring. Så länge vi har en manuell hantering behöver chauffören gå in på klareringsexpeditionen med fordonsanmälan, tulltjänstemannen ankomstanmäler varorna och tulldeklarationen frigörs. På sikt kommer denna hantering att ersättas av en digitaliserad gränspassage.

Vid obemannad gränsovergång ser processen med uppgiftslämning likadan ut, förutom att man ska avisera via e-post 1 timme före gränspassage. Vid gränsovergången kan man skicka meddelande I2, som triggar den i förväg inlämnade tulldeklarationen men det är inget krav idag utan tulltjänstemannen klarerar varorna. På sikt – troligen i början av 2027, kommer det att bli krav på att en digital anmälan av varors ankomst och meddelandet I2 skickas digitalt när lastbilen ankommer till gränsovergången.

När det gäller platser för ankomst vid införelse väg har Tullverket anvisat att antal platser där man får ankomma med varor. Det finns också ett antal obemannade gränsovergångar där man måste ha fått trafik tillåtelse från Tullverket för att passera där.

### **4. Nytt exportsystem**

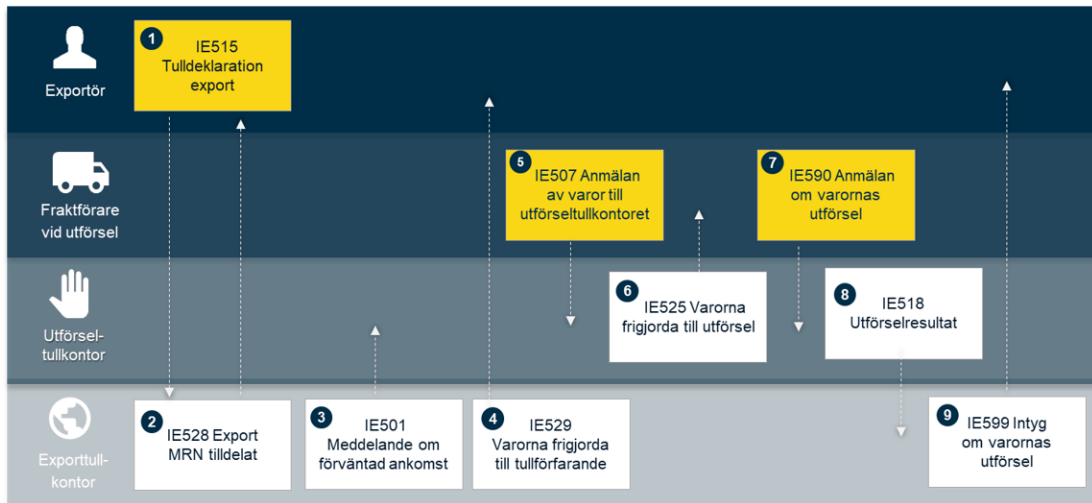
En ny export- och utförelseprocess har införts under hösten och sedan den 2 december lämnas alla exportdeklarationer i det nya systemet. Den nya processen innebär uppgiftslämning i tre steg – det är en helt ny process.

Steg 1 – exportdeklaration

Steg 2 – anmälan till utförelsetullkontoret

Steg – anmälan av varors utförelse

UNU-flödet försvinner vilket innebär att man inte kan begära klarering av ärendet på en expedition, man måste begära klarering digitalt.



Att alla aktörer nu gått över till det nya exportsystemet innebär att det för tillfället har blivit långa köer i Svinesund. Det är en viss manuell hantering när chauffören går in på expeditionen och anmäler varorna för utförelse.

Fråga: Vem har det juridiska ansvaret för att uppgifterna i deklarationen stämmer med det som förs över gränsen av transportör?

Svar: Det är deklaranten som ansvarar för uppgifterna i deklarationen. Om transportören vet att det är en avvikelse kan man ange det i steg 2, anmälan till utförelsetullkontoret.

Fråga: Om en speditör missat en deklaration som finns på fordonet och det går över gränsen?

Svar: Om chauffören missar att presentera ett MRN innebär det att exporten inte kommer att avslutas. Om exportprocessen inte avslutas inleds ett efterlysningsförfarande, en påminnelse skickas ut efter 90 dagar efter 150 dagar och då behöver deklaranten eller dennes ombud inkomma med alternativ bevisning.

Om exporten inte har avslutats korrekt kan man i förebyggande syfte, innan Tullverket skickar ut en påminnelse, välja att på eget initiativ skicka in meddelande IE583. Detta kan man som exportör göra. Alternativ bevisning kan vara frakthandlingar, fakturor eller importdeklarationen från tredjeland.

Fråga: Vi exporterar antikviteter som innebär att vi behöver få tillstånd stämplade – är det något särskilt vi ska tänka på?

Svar: I de fall det krävs att dokument ska stämplas ska man som exportör se till att chauffören får med sig handlingarna och att de visas upp i de fall stämpel krävs. I många fall kontrollerar vi digitalt att tillstånden finns.

Fråga: Kan man gå till att annat tullkontor än utförelsetullkontoret för att få en handling stämplad?

Svar: Skicka gärna in frågan till Tullsvär, men generellt är det inte exporttullkontoret som stämplar utan det gör utförseltullkontoret.

Vid export följt av transit så avslutas exportförfarandet direkt när transiten startas upp. Det finns en koppling mellan exportsystemet och NCTS. Vid T2 avslutas exportförfarandet när transitdeklarationen avslutas. Det ska inte lämnas någon IE507 eller IE590 för exportdeklarationen i detta flöde utan det är transiteringsdeklarationens MRN som gäller.

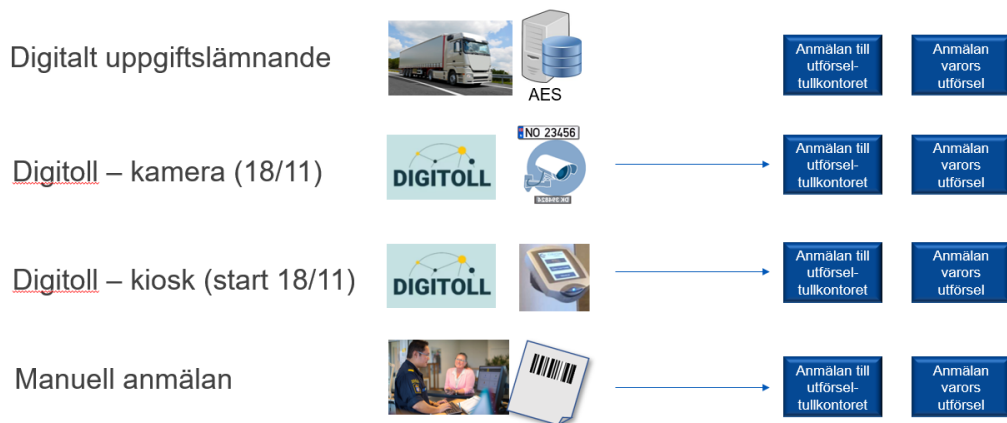
### Platser för export och utförsel väg

Man behöver ha en godkänd plats för export, det vill säga aktörernas anläggningar eller så kan man lämna sin deklaration digitalt på en anvisad plats för export, det vill säga ett tullkontor.

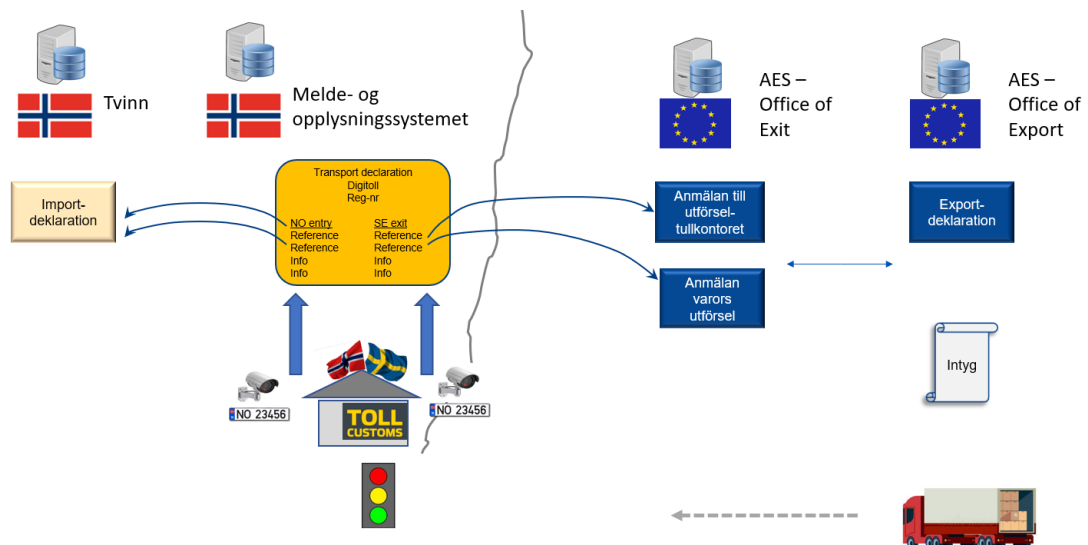
Anvisade platser för utförsel är antingen tullkontor eller obemannade gränsövergångar.

Hantering vid utförsel väg kan se olika ut:

### Hantering av utförsel – väg



Så här fungerar Digitoll, det norska systemet:



Uppgifter skickas i förväg till norska Melde- og opplysningssystemet och när lastbilen passerar kamerorna i Digitollösningen vid tullkontoret skapas automatiskt de meddelanden som behövs vid utförelsen. Vid kiosklösningarna på kontor som saknar kameralösning ersätts kamerorna av att chauffören knappar in registreringsnumret på en surfplatta.

En anmälan till utförelsetullkontoret ska göras när varorna befinner sig på en anvisad plats, en vägsträcka. Bilen ska inte behöva stanna för att anmäla ankomsten. Det ska vara möjligt att lämna ankomstanmälan och få varorna frigjorda innan sträckan är slut. En sträcka kan innefatta en kontrollplats ifall varorna inte blir frigjorda. Lagstiftningen medger att en ankomstplats är en sträcka. Dessa vägsträckor finns på Tullverkets webbplats.

Fråga: Chaufförens möjlighet att kontrollera att godset överensstämmer med deklarerationer är ju begränsad idag, särskilt om man kör Digitoll. Hur långt sträcker sig chaufförens ansvar och i förlängningen Transportbolagets ansvar?

*Svar: Det är deklarerantens ansvar. Transportören ansvarar för utförelsen av varor utifrån de uppgifter transportören har. Drt tar Tullverket hänsyn till vid en utredning. Känner man till avvikelser rapporterar man det, eller lämnar deklareranten en ändring av exportdeklarationen om uppgifterna inte stämmer.*

Fråga: När det gäller e-CMR, tillämpas det?

*Svar: Nej, det är inte infört ännu utan diskussioner pågår.*

Fråga: Gällande import och betalning av införelsmoms. Måste det vara klart innan man skickar in anmälan om varors ankomst och en I2?

*Svar: Det är ingen skillnad mot idag, utan Tullverket meddelar Skatteverket vad som förts in i de fall aktören är momsregistrerad. Det sker som vanligt i momsredovisningen så länge man är ett momsregistrerat företag. När det gäller privatpersoner betalas importmomsen i samband med betalning av andra avgifter i tulldeklarationen, som utgör grunden för momsbetalningen. Betalningen kan ske genom kontantbetalning på en klareringsexpedition när man ankommer med varorna, eller senare om man har kredittillstånd. Om ni agerar som ombud fungerar det på samma sätt; ni betalar in importmomsen vid införelsen om ni inte har kredittillstånd.*

Fråga: Har en fråga kopplad till IE507 när det gäller flygtransporter. Är det fraktbolaget som överlämnar godset till flygterminalen som ansvarar för meddelandet eller är det flygterminalen som ansvarar? Lite svårt att tyda vem som i denna kedja anses vara fraktförare.

*Svar: Branschen har sagt att det är den terminal som märker upp godset som kommer at lämna IE507 men ni behöver ha en dialog med aktörerna i er logistikkedja.*

Fråga: Den manuella tvinnen har vi fått uppgift att vi kan visa upp via mobilen (streckkoden). Då får vi ingen tullstämpel, hur funkar det?

*Svar: Exporten stämplas inte utan man får ett automatiskt intyg om att exporten är avslutad.*

Fråga: Kommer man kunna använda de digitala ATA-carneterna på samma sätt som dagens, att de kan användas tio gånger?

*Svar: Det vet vi nog inte svaret på i dagsläget, utan det får vi se framöver.*

Fråga: Jag antar att de nya reglerna även kommer gälla för exporter och importörer till och från t ex Schweiz. Vilket kontor ska exportanmälan göras hos då? Sverige eller Tyskland?

*Svar: Exportdeklarationen skickas från den en plats i det land där varorna befinner sig. Svenska exportörer som har sina varor i Sverige lämnar alltså exportdeklarationen i Sverige. Var anmälan till utförseltullkontoret ska ske beror på vilket land som är sista EU-land vid transport ut ur EU.*

## **5. Avslutning**

Minnesanteckningar och presentation skickas till deltagarna inom kort och minnesanteckningarna publiceras också på Tullverkets webbplats. Har ni frågor om export så delta gärna i de Tullnytt live som Tullverket arrangerar:

[Tullnytt live - frågestund export](#)

[Prenumerera på nyhetsbrevet Tullnytt](#)