

# Minnesanteckningar dialogmöte med rederier om den nya exportprocessen

**Tid och plats:** den 4 februari 2025 kl. 10.00–11.00 i Adobe Connect

**Deltagare (DT):** 44 representanter från rederier/hamnaktörer. Inbjudan skickades till tidigare deltagare i dialogmötet den 29 april 2024, med uppmaning att vidarebefordra möteskallelsen till berörda aktörer.

**Tullverket (TV):** Martin Andersson, Mirja Ekström, Mia Federley (minnesanteckningar), Stefan Frick, Mikael Wikström.

## 1 Välkommen

Deltagarna hälsades välkomna. Tullverket har bjudit in till dialogmöte på initiativ av ett rederi som önskat dialog med Tullverket kring följande:

- Rederiets roll och uppgiftslämning i den nya exportprocessen
- Vem är ansvarig för att uppgifterna lämnas?
- Vilka krav ställs på aktörerna i logistikkedjan?

**TV:** Stämmer den beskrivningen?

**DT:** Ja, med tillägget att vi inte anser att vi involverats vid utvecklingen av det nya exportsystemet och att mycket ansvar läggs på rederierna. Vi efterlyser fler tekniska lösningar eftersom dagens exportprocess inte fungerar tillfredsställande.

**TV:** Systemet är byggt enligt EU-kommissionens specifikationer. Nu återstår att se behovet att utveckla API:er och servicemeddelanden. Vi har bjudit in till dialoger under projektarbetets gång, men har inte nått alla. Låt oss ta det här mötet och se vad vi kan göra framåt.

## 2 Problembeskrivning exportprocessen

**DT:** Det är ett problem för oss att vi inte lasta förrän vi får meddelande IE529 (varorna frigjorda för export). Vi måste ha manifestet klart för att kunna lasta. För import har vi "Customs Hold" och önskar liknande lösning för exporten.

**TV:** Efter meddelande IE529 ska man invänta meddelande IE507 (anmälan av varor till utförseltullkontoret) och svarsmeddelande IE525 som innebär att varorna är frigjorda för utförsel innan varorna lastas ombord. Här behövs dialog mellan aktörerna i logistikkedjan.

**DT:** Det borde bli en automatiskt godkänd IE507 redan när exportdeklarationen görs.

**TV:** Det handlar om processen att IE507 ska lämnas vid platsen för utförsel, det är för att Tullverket ska veta var godset befinner sig. Det är inte alltid den godkända platsen för export är samma som platsen för utförsel.

**DT:** Steg 2 i processen är otydlig eftersom ansvarsbiten är oklar. Vi vill inte sätta något på lastlistan som inte är klart, så det är lättare för oss att lämna IE507. Men varje MRN tar cirka 1 minut. Det borde man kunna göra på flera MRN samtidigt. Det är tidskrävande att manuellt gå igenom varje MRN. Det borde gå att hantera flera MRN samtidigt.

**DT:** Vi instämmer i att det är otroligt tidskrävande och inom ett mycket kort fönster, efter gate-in / före start av operations på fartyg.

**DT:** Vårt problem är att vi får IE529 men vi vet inte om att det finns en Customs Hold på den.

**TV:** Ni ska inte få ett MRN förrän den är godkänd för export. Då har man lämnat platsen man inte får lämna. Den måste vara frigjord för export.

*Förtydligande från TV som har lagts till efter mötet:* Dock skulle en aktör kunna presentera ett MRN för en godtagen deklaration, dvs man har fått en IE528, men gör då fel om detta MRN presenteras vidare för rederiet eftersom varorna inte är frigjorda för export, dvs man har inte fått IE529.

**DT:** Får terminalen acceptera godset innan? Vad har terminalen för ansvar?

**TV:** De är godkända för plats för utförsel. Det är adressen där godset befinner sig när steg 2 lämnas, så att TV vet var godset befinner sig. Man får inte lämna godkänd plats för export förrän deklarationen har blivit frigjord för export. I varje enskilt fall görs en utredning, där ansvaret går igenom och vad som hänt i de olika stegen. Hur ser processen ut för er? Får ni besked om när ni ska lämna steg 3? Vi har förstått av ett rederi att MRN anges samtidigt med bokningen.

**DT:** Kunden bokar inte transport och lämnar MRN samtidigt, däremot måste vi få in MRN så att vi kan göra steg 2 senast när godset står på kaj. Vissa kunder anger fel utförselhamn och då får vi fel på de deklarationerna.

**DT:** Skeppningsinstruktion med MRN kommer och det är ett antal tusen containrar som ska gås igenom. Det fungerar inte att "är det godkänt IE529 då får du komma in på terminalen, annars får du inte komma in".

**DT:** MRN lämnas till rederiet efter att containern är stuffad och innan gate-in, ofta på BL-instruktion.

### 3 Lösningar i andra EU-medlemsländer

**TV:** Vad har ni för erfarenheter från andra medlemsstater, fungerar processen bättre där?

**DT:** Vi har varit i kontakt med andra länder, där funkar det inte som här. Vi kommer att ta vidare till EU, med varför det funkar som det gör i Sverige.

**DT:** I Belgien går informationen från system till system, vi får information från deras tullsystem där deklaranten fyller i MRN-nummer. Det är liknande lösningar i Hamburg och i Rotterdam. Där får hamnterminalerna uppgifterna och skickar till rederierna. Terminalerna sköter det. Irland har varit igång i ett år och det fungerar mer som i Sverige. I Finland är det terminalerna som sköter det och det verkar finnas en process mellan terminalerna och tullen. I Hamburg gör deklaranten steg 1 och 2 – det finns en integration. Terminalen ger grönt ljus för att lasta.

**DT:** Vi vill att deklaranten ser till att godset är klart för lastning – att det sker system till system. Det borde finnas en trigger till Tullverket att nu är godset på terminalen och att det är klart att börja lasta.

**TV:** I flera länder finns det en överenskommelse, en "understanding" att det är terminalerna som hanterar steg 2-meddelandet. Det är svårt för deklaranten att veta exakt när godset befinner sig på terminalen.

**DT:** The Danish export system works today, the closing of exports.

**DT:** Vi omlastar på kontinenten och vi anser att deklaranten ska göra steg 2. När det gäller steg 3 så har vi hört att i Hamburg gör terminalen detta. Problemet är att den registringen inte kommer tillbaka till svenska tullen. Kontakten mellan Tyskland och Sverige borde fungera bättre. Det gäller de fall som inte är STC.

**DT:** Om rederiet har RSS-tillstånd, kan man göra steg 2 och 3 i Sverige ändå eller måste det göras i t/s hamnen?

**TV:** Steg 2 och 3 måste lämnas i samma land. Utförseltullkontoret styr. Är det angivet Hamburg ska steg 2 och 3 lämnas där. Statusen är redan exporterad i Sverige. Det normala

är att utförseltullkontoret är i Sverige. Enda möjligheten att lämna i Sverige är STC om det gäller RSS-sändningar. Se förtydligande på tullverket.se:

<https://www.tullverket.se/nyheter/nyheter/fortydligandeomutforseltullkontorvidutforselsjovagen.5.72334712192df55a6c01a1ed.html>

## 4 Övriga frågor om bulk, föransmälan, e-tjänster m. fl...

**DT:** När ska steg 2 lämnas för en bulklast som körs till platsen för utförsel under tiden fartyget lastas?

**TV:** När det gäller bulk kan man lämna för hela lasten innan fartyget avgår. Även exportdeklarationen kan lämnas när bulklasten ligger på fartyget. Det finns en sådan möjlighet, men exportdeklarationen kan lämnas tidigare i kedjan också. Det är ett särskilt undantag i lagstiftningen för bulklastning.

**DT:** Vi har blivit informerade att IE507 enbart kan submittas med start 24 h innan ETD - stämmer det?

**DT:** Var i lagstiftningen står det att det ska vara 24 h innan avgång?

**DT:** Hur är kopplingen mellan SUD (summarisk utförseldeklaration) och IE507? 24 timmar innan ETD är krav för SUD, gäller det också för IE507?

**TV:** Det är olika tidsgränser för när föransmälan ska lämnas in. Det är senast 24 h innan ETD. När det gäller bulklast är det 2 h innan avgång. Det regleras i artikel 244 i kompletteringsförordningen. IE507 lämnas innan det lastas på fartyget och måste godkännas. Föransmälan kan komma in tidigare. Normalt ingår föransmälan i exportdeklarationen. Se information om föransmälan och SUD på tullverket.se:

<https://www.tullverket.se/foretag/internationellhandel/exporteravaror/deklareravarorvidexport/foranmalanavvarorvidexport/summariskutforseldeklaration.4.78aa922815794d801e25d6.html>

**DT:** Can any carriers obtain access to the SE customs web portal and can the carrier there change status (arrived at the terminal) in any MRN given by their customer without any specific permissions from the party who issued the MRN?

**TV:** Ja, alla med Eori kan ansöka om tillgång till Tullverket e-tjänster. I e-tjänsten kan man inte se om godset har anlänt till terminalen utan man kan se statusen för export-MRN.

**DT:** När kommer ändring av MRN (IE507) vara möjlig i e-tjänsten?

**TV:** Tjänsten avvikelsehantering MRN IE507 öppnar i mitten av februari.

**DT:** Varför syns ingen skillnad i MRN-nummer om det är STC eller standardrutin?

**TV:** MRN-numren är uppbyggda på samma sätt oavsett om man tillämpar STC eller inte.

## 5 Avslutning och vidare åtgärd

Under dialogmötet presenterade initiativtagaren till mötet ett förslag att aktörer ska träffas i ett fysiskt möte tillsammans med Tullverket för att diskutera hur vi kommer framåt:

**DT:** Aktörer som bör vara med är de som har direktanlöp oavsett rederi. Sedan behöver vi titta på hur terminalerna jobbar och att de också är med så att vi kan skapa integrationer. Förslagsvis har vi möten med container för sig och bulk för sig. Från vår sida är vi gärna med och bidrar.

**TV:** Vi har haft olika representanter som vi har haft dialog med. Det är viktigt att vi här får rätt representanter och att vi når hela kedjan. Vi behöver hjälp med att få bjuda in representanter till ett sådant möte. Det behöver vara ett begränsat antal för att vara praktiskt genomförbart. Vi mejlar ut förfrågan och ber er ge förslag på vem som bäst representerar er bransch.

Under sittande möte inkom intresseanmälningar som har noterats.

Minnesanteckningarna publiceras på tullverket.se.