



Minnesanteckningar dialogmöte med Transportindustriförbundet

Tid och plats: 6 mars 2025 kl. 11.00–12.00 via Adobe Connect

Deltagare: Mikael Andersson, Bo Jarestig och Marielle Klahn från
Transportindustriförbundet

Från Tullverket: Mats Wicktor, Mirja Ekström, Mikael Wikström, Johan Mårtensson, Stefan Frick,
Cecilia Olsson

1. Välkommen

Deltagarna hälsades välkomna till dialogmötet som föranletts av en skrivelse som Transportindustriförbundet skickat till Tullverket. I den beskrivs den problembild förbundets medlemmar upplever kopplat till det nya exportsystemet. Under mötet diskuteras denna problembild.

2. Transportindustriförbundets problembild

Transportindustriförbundets medlemmar upplever en enorm administrativ börda sedan kunderna gick över till det nya exportsystemet. Mycket kontakt med kunder, med Tullverket och med tulltjänstemän vid utförseltullkontoren. Det tar mycket tid och kostar pengar.

Olikartade tolkningar av vad som gäller vid utförseltullkontoren

Det kan vara allt från att man inte kan plocka fram en elektronisk fil till att man inte godkänner dokument. Det Guidance-dokument som ska användas godkänns inte alltid. Vissa utförseltullkontor vill ha det gamla EAD, att det ska se ut som de boxar som fanns tidigare fast med dataelementen. Man godkänner inte Tullverkets utskrift från e-tjänsten och man kan inte neka sina kunder att använda den utskriften.

Alla uppgifter syns inte i systemet, t ex om det är flera varukoder som är kopplade till streckkoden. Vad beror det på? En ovilja att scanna för att man anser att dokumentet är undermåligt. HU51500 utmärker sig. De kan inte plocka upp ärenden själva utan måste kontakta huvudkontoret. Det kan ta flera dygn.

Det har också hänt att när en exportdeklaration frigörs i Sverige och transporten sedan ankommer till utförseltullkontoret har en omdestinering skett utan att man vet varför. Tulltjänstemannen ser inte varifrån omdestineringen skett eller vem som gjort den – endast vilket tullkontor. Tullverket tror att det kan vara att en transitering har startat och då tar den över exporten. Det kan vara att man inte uppmärksammar det vid utförseltullkontoret.

Tullverket undrar om detta problem endast gäller svenska exporter. Förs det en diskussion i Clecat? Ja, det förs en diskussion nu. Man ska göra en sammanställning över medlemsorganisationernas problem och ha som underlag för diskussion.

Det blir en rejäl backlog av ärenden som inte avslutas. Det behövs bättre rutiner för att avsluta alla de ärenden (IE583) som nu ligger i backlog. Vi behöver hitta en lösning.

Exempel på hur tre olika utskrifter ser ut skickas till Tullverket. Gärna också på vilka utförseltullkontor som hanteringen inte fungerar.

Digitala meddelanden som inte uppdateras alls eller som uppdateras utan skälig anledning

När chauffören kommer till lossningsplatsen har medlemmarna börjat efterlysa dokumentation, det kan ta en vecka. När man sedan ska rapportera in detta så ligger de som avslutades. Det verkar som att man scannar in i efterhand från tullmyndigheternas sida och då gör transportörerna ett jobb i onödan.

Det är inte samma meddelande som visas på olika ställen. Om en IE529 startas upp och t ex en omdestinering sker står det i e-tjänsten att exporten är ingiven – inte frigjord. Tittar man på MRN Follow up – står den som frigjord och vid ett annat tillfälle som unknown. Vad beror det på? Tullverket säger att det stämmer att status ändras vid omdestinering i utlandet.

Är det samma problem vid direkta exporter? De flesta problemen uppstår vid indirekta exporter.

Sverige har fört upp problemet med olika hantering i möte på EU-nivå och frågan är på agendan även på ett möte imorgon. Vi har också fått indikationer att andra MS upplever samma problem. Det blir utfall på IE583 i väldigt många fall.

Transportindustriförbundet undra varför man får status Expired och inte utförselbekräftad. Tullverket svarar att vid export följt av transitering, när Tullverket har fått ett kontrollresultat med avvikelser från destinationstullkontoret, går berörda exporter vidare enligt efterlysningsförfarandet. Deklarant/ ombud ska i dessa fall svara inom 60 dagar med Information om ej utförselbekräftad export i meddelande IE583 med information om, när och var varorna har förts ut. Information finns på tullverket.se i form av ett scenario. Det går automatiskt ut ett efterlysningsmeddelande att man inom 60 dagar ska inkomma med

alternativ bevisning. Kan man korrigera detta i efterhand? Ärendena ska ju inte ogiltigförklaras. Under april kommer möjligheten att lämna en deklARATION i efterhand att finnas på plats.

Transportindustriförbundet skickar in MRN till Tullverket med exempel på den problematik vi pratar om under mötet.

Tullverket meddelar att den 17 februari upptäcktes en bugg och ofullständiga meddelanden skickades från Tullverket vilket gjorde att de avisades och de fanns inte tillgängliga för utförseltullkontoret. Under nästkommande dag fanns svenska transporter inte tillgängliga i systemet. Efter buggrättningen skickade meddelanden om men det fanns säkert transporter som blev stående och då efterfrågades dokumentation.

Transiteringar som startades upp före 21 januari och avslutades efter drabbades också när en bugg upptäcktes. Det skulle kunna påverka exporter som inte avslutas.

Transportindustriförbundet anser det orimligt att hantera alla dessa ärenden i efterhand.

Vid avvikelser går exporten vidare till efterlysningsförfarandet. Om avvikelser står på huvudnivå i lossningsrapporten drabbas alla exporter på transiteringen. Den informationen har inte varit tydlig från Tullverket. Överloss behöver för närvarande rapporteras inom ett befintligt House Consignment (HC) i transiteringen. Ett nytt HC kan inte läggas till. Det finns med i Tullverkets backlogg och Tullverket delar denna problematik med vissa andra MS.

Back up-rutiner klara och tydliggjorda före ikraftträdandet

Det behövs en snabb kommunikation när något inträffar i systemen som får konsekvenser. Det handlar om stora kostnader.

Övrigt

Transportindustriförbundet har fått information om att det är oklart vilka styrkande handlingar som godkänns för att styrka exporten. Det är en samlad bedömning som tulltjänsteman gör. Hör av er om ni upptäcker att det inte är en enhetlig bedömning. Transportindustriförbundet undersöker detta vidare.

Tullverket undrar om hur intresset för Digitoll ser ut? Man tittar på det men norska tullmyndigheten vill i förväg ha information om fraktförares Eori-nummer, vilket vållar problem. Transportindustriförbundet tar fram ett scenario.

Varför kan inte utförseltullkontoret i exportdeklarationen trumfas av uppgiften i transit? Det är tanken att den trumfas per automatik.

3. Avslutning

Minnesanteckningar och presentation skickas till deltagarna inom kort och minnesanteckningarna publiceras också på Tullverkets webbplats. Ett uppföljningsmöte äger rum den 3 april.