



ARBETSGRUPPEN TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTERNA

Tid: 26-27 februari 2014

Plats: Tullverkets huvudkontor

Närvarande: Transportindustriförbundet, Bo Jarestig (dag 2)
Transportindustriförbundet, Mattias Hermansson
Transportindustriförbundet, Tommy Pilarp
SIET, Åsa Lindevall
Volvo Logistics, Thomas Giagmouridis
Svenska handelskamrarna, Fredrik Edholm
IKEA, Ewa Borg/Katarina Olofsson (dag2)
Svensk handel, Joachim Glassell
Kinnarps AB, Roger Tedelind
Vinge AB, Ulrika Badenfelt

Tullverket, Mathias Grönlund
Tullverket, Stefan Björkenrona
Tullverket, Kenneth Persson
Tullverket, Fredrik Mogren
Tullverket, Peter Nilsson

För kännedom: Textilimportörerna
NNR
Kommerskollegium
Svenskt näringsliv

Minnesanteckningar 2014-02-26 och 2014-02-27

1. Välkomna och presentation av deltagare

Peter presenterade arbetsgruppen och deltagarna fick presentera sig själva och de organisationer de representerade vid mötet. Förutsättningar för dagarna gick igenom och diskuterades. Se även bifogat bildspel.

2. Presentation av Tullverkets nya former för "Dialog med näringslivet" och denna arbetsgrupp

Peter presenterade Tullverket nya struktur för dialog med näringslivet. Den nya strukturen utgår ifrån dialog snarare än samverkan, där samverkan numera ses som en nivå av dialogen. Vidare är nya strukturen skapad utifrån fem principer. Se bifogat bildspel.

3. Presentation av historik, formalia, parter involverade i att realisera en ny lagstiftning för tullområdet inom EU – UCC

Mathias presenterade gången med UCC och dess tillämpningsföreskrifter. Trots att vi inte kan göra något åt den beslutade UCCn finns det mycket att tycka till om gällande delegerade akter och genomförandeakter. Ett beslut ska vara fattat av Kommissionen maj 2015 gällande tillämpningsföreskrifterna, vilket betyder att arbetet ska vara klart någon gång i mars 2015.

Tullverket representerar Sverige i grupper i EU och för fram de åsikter som Sveriges regering vill. Tullverket tar in synpunkter från näringslivet och andra intressenter för att kunna ta med det i synpunkterna till regeringskansliet tillsammans med Tullverkets "egna" synpunkter.

Även om Tullverket och näringslivet inte har samma ståndpunkt kan näringslivet naturligtvis vända sig direkt till regeringskansliet. Även "friskrivningar" av näringslivet genom Tullverket är en möjlighet, exempelvis genom att

skicka in skriftliga förslag via Tullverket eller direkt till regeringskansliet. På EU-nivå går det att direkt påverka exempelvis Kommissionen och Parlamentet, eller genom näringslivsorganisationerna i Bryssel.

4. Presentation av EU TAXUD:s och Tullverkets planering och former för att realisera tillämpningsföreskrifter - I/A, D/A

Fredrik presenterade schemat för synpunktshanteringen i arbetet med tillämpningsföreskrifterna. Schemat är uppdelat i avdelningar och kapitel. Omgångarna är uppdelade i fem olika med fasta tider för "reviews". Det finns både deadlines för synpunkter till regeringskansliet och till Kommissionen samt till när själva mötet äger rum i Bryssel.

Mötet i Bryssel äger rum utifrån de förslag och synpunkter som kommit in från medlemsstaterna, men inte från näringslivet i form av "Trade Contact Group".

På grund av smal tidsplan är stora delar av arbetet mycket formaliserat.

Vi befinner oss just nu i omgång 2 (AEO, ursprung, klassificering mm), omgång 1 (generella bestämmelser) har redan passerat. Eftersom omgång 1 och 2 redan har passerat (för att inkomma med synpunkter) lägger vi inte så mycket fokus på det nu vid mötet, men där kommer en ny omgång i augusti. Angående de nya omgångarna efter sommaren har Tullverket inte bestämt hur vi ska arrangera det med arbetsgrupper eller liknande.

Omgång 3 behandlar import
Omgång 4 behandlar export
Omgång 5 behandlar särskilda förfaranden

Omgång 3 (import); Tullverket ska lämna synpunkter senast måndag och på fredag är det regeringskansliet som ska meddela vilka synpunkter Tullverket ska skicka till Kommissionen. Själva mötet angående omgång 3 är 7e april.

Angående svensk tullagstiftning, så som tullagen finns det en utredning på finansdepartementet, som förmodligen

mynnar ut i en SOU. Därefter ska det formuleras som en proposition. En fråga ställde när näringslivet kan räkna med att få lämna synpunkter i remissyttranden. Remissrunda på den svenska tullagstiftningen spekuleras kunna beräknas till våren 2015.

5. Återkoppling till den externa referensgruppen i projekt "Elektronisk Tullhantering Handlingsplan", Tulldagarna och revidering till Genomförandeplan – ur ett näringslivs perspektiv

Stefan gick igenom önskemål från näringslivet som vi har fått in genom olika dialoger och samverkan med näringslivet genom åren. Dessutom visades hur Elektronisk Tullhanterings handlingsplan blivit reviderad till Genomförandeplan och var i tid de olika delarna finns utlagda. Var material finns publicerat på tullverket.se angående Elektronisk Tull och UCC, UCC DA/IA visade också. (Sök på "Elektronisk tull")

6. Presentation av viktigaste förändringar, konsekvenser, preliminär ansats.

a. Område 1 – Generella bestämmelser, Ombud, Tillstånd

Grönt=näringslivfråga eller kommentar

Gult=Tullverkets kommentar till ställd fråga

Allmänna synpunkter på omgång 1 behöver inkomma till Tullverket innan augusti. Den första reviewn är avklarad och mötet har redan ägt rum i Bryssel. Tullverket återkommer om det blir något möte med näringslivet framöver angående frågorna som hanterades i omgång 1.

Fråga från arbetsgruppen:

Ska chaufförerna på norska gränsen signera elektroniskt framöver? Idag skriver de under handlingarna på heder och samvete. Förändringen skulle bli stor för chaufförerna och säkerligen orsaka problem i början.

Svar: Eftersom hanteringen ska vara helt elektronisk skulle det innebära elektronisk underskrift.

Karantänfrågan – Karantän vid indraget AEO-certifikat finns kvar. Karantän för avslagen ansökan nämns också i tillämpningsföreskrifterna, vilket i så fall är nytt.

Bindande besked (BKB) hann man inte ta upp på mötet i Bryssel, så det är skjutet på till framtiden. En stor förändring är att bindande beskedet är bundet för både innehavaren och tullmyndigheten.

Det kan bli ökad övervakning av användningen av BKB från Kommissionen. I och med UCCn, måste innehavaren använda sina BKB. Något som kan bli en informationsutmaning för företagen, menade mötet. Mötet funderade om det skulle resultera i färre BKB-ansökningar.

I förslaget står det att Kommissionen ska besluta vilket BKB som ska gälla om två besked står emot varann.

Idag används BKB i många fall som en försäkring men innehavaren hänvisar inte till det i deklarationen.

Mötet hade en del förhoppningar om att förändringarna ska leda till en större enhetlighet i hanteringen av BKB/klassificeringen?

Det är otydligare vilka förenklingar som finns för AEO-certifierade företag. Nu finns det ingen lista som det fanns i MCCIP, men nu står det istället under varje del av proceduren. Så man måste läsa igenom hela proceduren för att kunna få en blick över vilka fördelar det finns med AEO.

Det kommer att bli mycket fokus på guidelines för att det lättare ska kunna gå att ta till sig lagstiftningen. Mötet poängterade att Tullverket gärna få använda "spåra ändringar" eller liknande när vi uppdaterar guidelines.

Svar: Framöver kommer Kommissionen att ge ut guidelines, men Tullverket kommer även att jobba för att det finns ändringsmarkeringar i det som kommer från Kommissionen.

Kommer det fortsatt att krävas att både ombud och företag har en AEO-certifiering för att kunna nyttja förenklingar?

Svar: Ja, det kommer inte att ändras.

En fördel med AEO är att Tullverket och operatörerna talar samma språk. Det är ett incitament för både Sverige, näringslivet och Tullverket. Kompetenskravet är viktigt.

Problemet är att frågorna inte diskuteras i företagens högre skikt. Det är många krav företagen behöver ha med sig och lägga energi på, vilket visar hur komplext allt är.

Nya krav i AEO (kompetens) gör att AEO-certifieringarna behöver omprövas på något sätt.

b. Område 2 - Tulltaxebestämmelser

Skriftliga synpunkter lämnades till regeringskansliet i februari. Ursprung och tullvärde är de stora delarna i de synpunkterna. Ganska få synpunkter lämnades från Tullverket.

Angående varors ursprung: Mycket hänvisningar är gjorda till bilaga X, som Tullverket inte har sett. Därför vet vi idag inte vad som kommer att gälla. Bilaga X blir troligtvis mer detaljerad än dagens. Mötet uttryckte förhoppningar om att få se den innan den beslutas.

Det verkar bli krångligare regler inom ursprung. Det finns en risk i att EU gör något som resten av världen inte är med på. Handelskamrarna är de som utfärdar certifikat medan det är Tullverket som ger synpunkter på reglerna.

Komplexa regler riskerar att vi slår undan fötterna på småföretagarna. Det kan upplevas så komplext att det inte går att agera.

Tullverket lät meddela att det finns viss möjlighet att påverka fortfarande inom område 2. Då krävs det att det kommer in så färdiga skriftliga förslag som möjligt, senast 3 mars. Då kan vi ta med oss det till mötet med Utrikesdepartementet.

Tullverket ställde en fråga hur näringslivet ser på användning av det ursprungliga tullvärdet vid vidareförsäljning?

Ingen representant på mötet använde det, men enades om att det inte verkar vara något negativt för näringslivet och uppskattningsvis bör det vara viktigt för de som använder det.

Varför kan man inte få en 100% waiver (undantag) för garantin för tullskulden också precis som det är för transiteringsgarantin om man är AEO? Solvens är ju ett krav på AEO-certifiering

Svar: Tullverket tar med sig synpunkten och har ställt den frågan till regeringskansliet.

De anställda ska göras medvetna om att Tullverket ska meddelas om kriterierna för ett beviljat tillstånd inte längre kan uppfyllas (gäller tillstånd för säkerhet). De anställda ska känna till kriterierna. (Göra det känt så de anställda ska kunna säkerställa att tillståndet säkerställs.) Operatören är den som ska rapportera, inte den anställda.

Det finns idag oklara delegeringar inom företagen idag som gör det svårt för företagen att efterleva det kravet.

Det kräver ett väldigt gott samarbete med industrin om det kravet ska gå att efterleva.

Kravet resulterar i princip att en chef måste meddela att han inte klarar sitt jobb.

Varifrån kommer kravet, varför har man skapat det?

Svar: Vi vet inte det och har själva ställt den frågan till Kommissionen.

Tullverket ställde en fråga till näringslivet om det skulle gå att ställa en garanti i ett land inom EU som går att använda i hela EU. Vilket intresse skulle det ligga i det?

Om man får ett lägre belopp, exempel om man är AEO i ett land och därmed får lägre garanti.

Det borde vara intressant om man är registrerat i ett land och sen momsregistrerat sig i olika länder.

Om det går att täcka garantierna med mindre kostnader skulle det bli intressant.

Det finns exempel på att det redan finns idag i Tyskland, där man ställer garantier som gäller för flera EU-länder.

Det finns även liknande princip för sådana garantier inom ATA-carneter.

Två avslutande frågor ställdes första dagen, en från näringslivet och en från Tullverket.

En norska aktör kan idag göra en svensk deklaration enligt en artikel om sedvänja. Kommer det gå framöver också?

Svar: Ja, det kommer att gå som idag. Norska aktörer kan vara etablerade i Norge och göra svenska deklarationer. Detta gäller bara vid gränsort.

Ett centralt gränssnitt på EU-nivå?

Det pågår just nu ett arbete med att ta fram ett förslag till ett gemensamt externt gränssnitt på EU-nivå. I första hand tar det sikte på ansökningar om tillstånd, bindande klassificeringsbesked samt ansökningar avseende varumärkesintrång (COPIS). Avsikten är att man skulle lämna in sina ansökningar via ett webbgränssnitt, inte system till system samt också kunna få beslut samma väg. Samtidigt pågår det ett nationellt utvecklingsarbete i Sverige (via e-delegationen) där man kan hantera sina myndighetsärenden exempelvis för ansökningar om tillstånd.

En fråga är om det skulle vara så att man skulle kunna använda den nationella portalen även för tillstånd på EU-nivå finns det då fortfarande ett intresse för den gemensamma portalen?"

Deltagarna tar med sig frågan

Det spekulerades kring att ett större multinationellt företag som har ett kontor som vill övervaka samtliga tillstånd kan behöva se det som intressant att ha den internationella portalen.

Det framfördes även att det viktiga är att det funkar.

DAG 2

c. Område 3 – Införsel och import (Dokument distribuerades innan mötet för inläsning)

Ankomst och presentation

På EU-nivå ser det väldigt olika ut hur man hanterar ankomst och presentation. I många länder är det integrerat i hamn- och flygplats-system. I stor utsträckning kommer det att bli en nationell fråga hur lösningarna kommer att se ut. Men det finns ett gemensamt krav; det kommer att vara ett krav att uppgifterna lämnas elektroniskt. Idag är det i princip ingen elektronisk hantering alls i Sverige på området. Kravet träder i kraft 1 maj 2016. På denna tid ska IT-system och lagstiftning finnas på plats, hos Tullverket, hamnar, flygplatser, företag etc.

Näringslivet ser stor potential i att det här förbättras i Sverige. Positivt med elektronisk hantering.

Sjöfartsdirektivet, gör att Tullverket försöker ha sjöfarten klar till 2015. Nästa steg är flyg, inklusive tillfällig

förvaring. Tanken är att det ska vara genomfört hösten 2016 (Q3). Sist är väg och järnväg, som ligger 2017 i genomförandeplanen, (Q3).

En presentation och diskussion angående godkänd plats fördes där näringslivet undrade vad skillnaden efter förändringen skulle skilja sig från hur det är idag. Om godkänd plats inte är tillfälligt lager och tullager, vad är det till för?

Godset presenteras vid gränsen i grund och botten. Det är viktigt att bevaka det här, det kan ställa till problem.

Svar: Frågan måste utredas mer och ett antal frågor kommer att ställas till kommissionen.

Kommer man kunna registrera ett antal platser om man har ett tillfälligt lager-tillstånd i botten?

Man ska inte behöva vara på Tullverkets plats utan annan plats som Tullverket godkänt.

När det är elektroniskt skulle Tullverket i teorin inte behöva vara på plats för att få godset klarerat. Men godset måste presenteras innan deklarationen görs, och där ska det finnas en hänvisning till presentationen. Med andra ord kommer det ställas nya krav på att alla vet sin plats i kedjan och att det sker i den ordningen.

Man måste kunna förbereda uppgifterna så när det triggas ska förlämnade uppgifter löpa på automatiskt.

Svar: Ja, det utifrån vad vi vet idag skulle det gå att lösa det så.

Det kommer att komma referensgrupper till de projekt som ska hantera ankomst & presentation och då kommer det att bli mer konkreta diskussioner.

Tillfällig lagring

Tullverket har en manuell hantering idag. Det måste bli elektroniskt. Tillfällig förvaring har Tullverket lagt in i planeringen tillsammans med hanteringen av presentation av flyg.

Inom tillfällig förvaring ska man kunna flytta en vara.

Tullverket undrade vad näringslivet har för behov av det, och vilken nytta finns det med det?

Deltagarna ansåg att det finns nog olika företag med olika behov, exempelvis med logistikcentrum där de vill ha det med tillfällig förvaring i deras egen förvaring.

Tulldeklarationer

Tullvärdedeklarationen försvinner i nya föreskrifterna, och de nödvändiga uppgifterna från den går in i deklarationen. Vid förändringar i uppgiftslämnandet vet Tullverket baserat på erfarenhet att det blir konsekvenser i systemen.

TDS kommer att behöva bytas ut. Enligt genomförandeplanen kommer detta att ske 2017-2020. Därför är det inte rimligt att göra stora förändringar till 2016 eftersom allt ändå kommer att göras om 2017.

Kommissionen vill flytta vissa uppgifter i deklarationen från "deklarationsnivå" till varupostnivå. Tullverket vill veta från Kommissionen vilken nytta som finns med det, och andra medlemsstater tycker också att de vill se nyttan innan en sådan ändring genomförs.

Om det är uppgifter på varupostnivå som ska gälla skapar det frågan, vad är en tulldeklaration? En för varje varupost eller hela deklarationen? Det finns inget entydigt svar på det idag utifrån de diskussioner som har förts.

Vad händer med ED-dokumentet? Kommer det att försvinna eller ersättas?

Svar: Det kommer att ersättas, men man kommer att utgå från vissa fält. Handledningen för hur deklarationen ska fyllas i kommer det att finnas ett strikt regelverk för.

Tullverket påminde om att uppgiftslämnandet kommer att vara en delegerad akt (Kommissionen har bestämmanderätt). Deltagarna poängterade att förändringar i uppgiftslämnandet innebär att de måste bygga om eller köpa in nya system. Systemen är uppbyggda efter fälten i ED-dokumentet

Om man har väldigt många små varuposter, kan man/ska man slå samman dem. Det verkar som att det finns möjligheter att slå samman poster i nya lagstiftningen, men det finns inga krav på det.

När vet Tullverket vad som ska göras i kommande lösningar? Tullverket säger ofta att vi inte vill göra det nu när vet vi när vi vill det?

Svar: Det beror på övergångsreglerna, där har man inte kommit så långt.

Så länge det bara rör en medlemsstat är det förmodligen lättare att få till en övergångsperiod från ikraftträdandet.

Många medlemsstater har problem med de här tilltänkta förändringarna. Tullverket kommer att behöva begära undantag eftersom vi inte har möjlighet att göra de här förändringarna i uppgiftslämnandet i och TDS.

Näringslivet undrade om A B C uppgifterna att försvinna.
Svar: Nej de kommer att vara kvar, men i mindre utsträckning.

Tullverket undrade hur vanligt det är att företagen gör sammanslagning av varuposter? Vilka fördelar ser företagen med att kunna fortsätta göra det

Det är vanligt i expressflödet, exempelvis att räkna ihop låga värden inom samma grupp.

Generellt om man tittar på avgifterna man tar ut för att hjälpa kunden är sammanslagningen viktig. En viss typ av deklarationer är gratis och sen med utökad komplexitet ökar kostnaderna som debiteras kunderna. Generellt försöker man minska kostnaderna för kunderna, så möjligheten behöver finnas kvar för näringslivets sida.

Kommer värdet för fakturadeklarationen att öka?

Om utlämningssedeln försvinner kommer det påverka många mindre företag. Det blir en stor omställning om alla importörer behöver vara anslutna elektroniskt.

Svar: Vi kommer att driva det så att vi har det som vi har det idag angående utlämningssedeln.

Förenklad deklaration - import

Många medlemsstater vill kräva HS-nr i förenklade deklarationen. Tullverket har uppfattat från näringslivet att förenklad deklaration då blir mindre attraktivt.

Enligt förslagen är det upp till medlemsstaterna att avgöra om det ska finnas HS i förenklade deklarationen. Så för tillfället ser det ut som vi kan i stort sett behålla det systemet vi har idag. Det som har tillkommit är att man ställer mer kriterier för att få tillståndet. Kompetenskravet är ett krav, krav på viss spårbarhet ett annat. (spårbarhet= man ska kunna följa en transaktion)

Näringslivet undrade om spårbarheten kommer att vara på sändningsnivå eller artikelnivå?

Svar: Det beror på vad "en deklaration är". Det vet vi inte idag, vi har inte fått svar. Men tills vidare får vi utgå ifrån att det är på artikelnivå.

Ombuden behöver i så fall lämna en standarddeklaration. Spårbarheten ska finnas hos deklarenten, inte hos ombudet. Det är tillståndshavaren som ska ha spårbarhet och sen behövs en koppling till ombudet. Men den informationen vill inte företagen lämna. Ombuden saknar också kopplingar till många kunder. Kunderna använder ombudets tillstånd. Det går inte framöver eftersom det ska finnas spårbarhet. Har man inte tillstånd själv kan man inte använda förenklat deklARATION på grund av spårbarheten. Företaget kan söka eget tillstånd. Men de företag som använder sig av ombudens tillstånd klarar inte att få ett eget tillstånd.
Svar: Vi utreder frågan ytterligare.

Samtliga tillstånd behöver omprövas på ett eller annat sätt i och med förändringarna i nya föreskrifterna.

Näringslivet tycker detta kan vara ett bra tillfälle att informera på högre nivå i företagen. De som jobbar med dessa frågor på företagen får inte gehör.

Registrering i deklarentens bokföring (EIDR)

En väsentlig skillnad i föreskrifterna är rollen för ombuden. Det ska vara registrering i *deklarentens* bokföring inte ombudens, enligt nya föreskrifterna. I föreskrifterna står det att man ska ha tillgång till bokföringen. Tullverket har ställt frågan till Kommissionen om det handlar om direktåtkomst. Tullverket tror inte det men vill ha det bekräftat. Frågan var mycket viktig för näringslivet, direktåtkomst skulle inte vara önskvärt.

EIDR ska enligt förslagen inte gå att tillämpa vid skattebefriad import och återimport.

Tullverket ställde en fråga om hur ofta använder företagen EIDR i kombination med skattebefriad import? Det förekommer i princip inte enligt deltagarna. Skattebefriad import är vanligt men inte i kombination med EIDR. Däremot används EIDR ofta i kombination med tullager.

Om det ska vara i deklarentens bokföring faller hanteringen när det är EIDR i kombination med tullager.
Svar: Tullverket tar med dig synpunkten

Hur det blir med skattefriad import när importmomsen hanteras av Skatteverket är en fråga Tullverket har med sig.

Centraliserad klarering

Ska kunna användas för standarddeklaration och förenklad deklaration och EIDR med eller utan avisering. Annars liknar förslaget mycket SASP.

Man ska skapa ett system för informationsutbyte mellan medlemsstaterna. Idag finns det inget informationsutbyte. Detta måste finnas på plats innan Centraliserad klarering enligt förslaget ska kunna fungera.

Uppgifter för underlag för moms ska tas in i det medlemsland där övervakningstullkontoret finns som sedan vidareförmedlar dessa uppgifter till den medlemsstat där momsen ska tas ut.

Näringslivet frågade om man har en juridisk enhet i Sverige som ska sköta hanteringen av varor som kommer in i andra medlemsstater för andra juridiska personer. Kommer det fungera?

Svar: Tullverket tar med sig frågan och kollar vad Kommissionen säger. Just nu ser Tullverket inte något hinder, men vi vet inte. Den juridiska person som agerar borde kunna agera som ombud.

Näringslivet frågade om tillstånd för Centraliserad klarering kan ges till någon som är etablerad utan för EU?

Svar: Tror inte det, det finns inte med som undantagsfall.

Om det inte går att få Centraliserad klarering i Sverige kan det innebära att företags tulladministrationer behöver flyttas till andra länder.

Är SASP mer intressant för svenska Tullverket nu. Innan har det ju inte varit intressant på grund av kostnader?

Svar: Tullverket har tittat på, , att börja med SASP på exporten.

Har det varit stort intresse för SASP-lösningar i Sverige?

Ja, både i lösningen och att det ska finnas. Vi vet 25-35 svenska företag som tidigare har visat intresse.

Self Assessment

Det saknas en viktig bit i förslaget som ger lösningen att man inte lämnar en tulldeklaration. Allt annat än tulldeklarationen finns kvar att behöva göra, presentation vid gräsen, transiteringar mm. Tillståndshavaren agerar i ett logistikflöde och tulldeklarationen är bara en del i det. För att göra systemet attraktivt borde det kompletteras med mekanismer för att kunna fungera i hela logistikkedjan, exempelvis med unikt nummer för godset så tillståndshavaren kan visa att det är hans gods när det kommer.

Genomgående frakthandling kommer att tas in som en del av Self Assessment. Det är något som många företag använder idag.

Näringslivet undrade när genomgående frakthandlingen försvinner?

Svar: Det beror på övergångsbestämmelserna. Det har inte varit uppe om man har för avsikt att tidigarelägga Self Assessment om det är så att genomgående frakthandling läggs in i Self Assessment. Tullverket tar med sig den frågan till Kommissionen.

Kan genomgående frakthandling försvinna i en period?

Det är minimal risk att genomgående frakthandling försvinner helt och hållet, utan i så fall blir det övergångsbestämmelser. Om genomgående frakthandling flyttas in i Self Assessment blir det övergångsbestämmelser till Self Assessment införts.

Näringslivet ser att det finns en risk att genomgående frakthandling försvinner i praktiken om det ställs höga krav för att få använda det.

Svar: Tullverket tycker inte det är rimligt att man ställer de kraven på aktörerna som gäller för Self Assessment för de som vill använda genomgående frakthandling. Tullverket tar med sig den frågan.

Summarisk införseldeklaration (SID)

Sverige har väldigt få SID i månaden jämfört med många andra medlemsstater. Godset passerar EU-gräns innan det kommer till Sverige. I trafiken med Norge finns ett särskilt undantag vad gäller SID.

Kommissionen har insett att det går inte kräva att en och samma person ska lämna alla uppgifter, som dessutom inte har uppgifterna.

SID för flyg föreslås lämnas i två steg. I steg ett lämnas 6-7 uppgifter (ej HS-nr). De ska lämnas så tidigt som möjligt. I steg två ska uppgifter lämnas som man tänker sig i SID, säljare, köpare mm. Där gäller samma tidsfrister som idag.

Det föreslås att det ska vara möjligt att flera parter ska kunna lämna uppgifter i ett och samma ärende. Det krävs därför att man gör om hela det systemet man har idag.

Postförsändelser

Undantaget för SID föreslås tas bort. Det betyder att det krävs systemändringar i tredjeland. Frågan diskuteras separat med berörda företag.

7. Summering av helhetsintryck arbetsform, förändringar, konsekvenser och ansatser.

En summering och sammanfattning skickas ut till deltagarna. Arbetsformen och fortsatta arbetet diskuterades.

8. Nästa möten – deltagare och datum.

Möten för Omgång 4 och 5 slogs fast till 20 mars och 22 april. Deltagare till det mötet är inte spikat och kan komma att förändras i förhållande till dagens konstellation. Kallelse skickas snarast.

Avstämning syfte och mål med dialogforumet

Efter avslutade dagar tar Tullverket med sig inkomna synpunkter angående både lagstiftningen och arbetssätt. Mötet har bidragit till att Tullverket fått ökad kännedom om näringslivets synpunkter på flertalet punkter i omgång 1-3 i arbetet med de nya tillämpningsföreskrifterna.

