



MINNESANTECKNINGAR EXTERN REFERENSGRUPP ELEKTRONISK TULL

Tid: 16 januari 2018 kl. 12.00-15.30

Plats: Tullverkets huvudkontor, Tegeluddsvägen 21, Stockholm

Närvarande: Fredrik Edholm, Stockholms handelskammare
Linus Magnusson, Transportindustriförbundet
Mårten Zetterberg, Sveriges Skeppsmäklareförening
Alberto Allende, Textilimportörerna
Mikael Wennergren, Volvo
Jens Graversen, IKEA
Carl-Johan Liljerup, Ericsson AB
Åsa Wilcox, Tullverket
Sofia Ekelöf, Tullverket
Kenneth Persson, Tullverket
Anne Törnqvist, Tullverket
Mats Wicktor, Tullverket
Ulrika Berndtsson, Tullverket
Maral Pichgah Larsson
Cecilia Olsson, Tullverket

För kännedom: Per Anders Lorentzon (Sydsvenska industri- och handelskammaren), Åsa Lindevall (SIET)

1 Välkommen (Åsa Wilcox)

Åsa inledde med att hälsa alla välkomna till årets första möte och presentera dagens agenda. Vidare berättade Åsa kort om den senaste veckans medierapportering kring det ökade antalet postförsändelser från Kina som levereras direkt till privatpersoner utan att importmoms betalas.

2 Föregående mötes protokoll

Vid förra mötet fick vi ett förslag att publicera information om hur svenska företag kan förbereda sig inför brexit, även om mycket fortfarande är oklart. I början av december publicerades en nyhet på tullverket.se som även lyftes upp i TullNytt. Vid mötet i oktober diskuterade vi att systemleverantörerna är en viktig aktör och vi berättade att vi har ett dialogforum för just denna

målgrupp och att ett möte var planerat till slutet av oktober. Det finns ett intresse från ET-programmets referensgrupp att komma med input till dessa möten, något vi tar med oss inför systemleverantörsmötet som äger rum senare i vår.

3 Nytt från Tullverket och programmet Elektronisk tull (Sofia Ekelöf, programledare, Kenneth Persson sakkunnig)

Förändringar i MASP har lett till en del förändringar i [Tullverkets genomförandeplan](#). Det påbörjade exportprojektet är avslutat. Förutom export senareläggs bland annat även transit, centraliserad klarering och garantihanteringen till efter 2020. Alla andra förändringar ska vara genomförda senast 31 december 2020. Med hänsyn till näringslivet och för att säkra viss effekthemtagning utvecklar vi en lösning för utförsel väg vid norgegränsen i projekt Anmälan transportmedel och varor. Vi ser att det finns goda förutsättningar att realisera detta till utgången av 2020.

Genomförandeplanen visar endast utveckling av olika projekt. Sedan kvarstår implementeringen som är tidskrävande för både Tullverkets verksamhet och näringslivet. Mycket ska göras under 2018-2019 och många projekt är beroende av leveranser från andra projekt. I fokus åren 2018-2020 står analys, utveckling och införande av hela importprocessen. Mellan 2020 och 2023 sker motsvarande för export- och transitprocessen.

Eftersom det pågår justeringar i Systemet för tullbeslut (CDS) har vi för vissa tillståndstyper valt att tillfälligt gå tillbaka till att ansökan görs via Tullverkets webbtjänst eller via blankett. En mötesdeltagare ansåg att det var ett bra beslut för det tog väldigt långt tid att fylla i ansökan.

Nytt slutdatum för införande av tullager är 1 november 2018.

Projekt Omställning import har startat.

Förstudie kring omställning av postflödet pågår. Systemlösningen som tas fram i importprojektet ska användas även för postflödet.

Planeringsinstrumentet MASP är beslutat även om inte allt är klart. Man måste även ändra i tullkodex eftersom vissa förändringar skjuts fram till efter 2020. Ändringen i tullkodex kommer att behandlas under året. Det kommer att bli en del diskussioner kring datum. I det förslag som kommissionen har

lagt fram säger man att 2020 gäller för vissa projekt, medan andra skjuts fram. En del medlemsstater vill inte ha olika datum, utan i så fall att det står 2025 som slutdatum i tullkodex och att detta istället regleras i MASP:en.

Det pågår ett intensivt arbete för att få fram nödvändig information för att genomföra centraliserad klarering. Det handlar om ett utbyte av deklarationsuppgifter i realtid mellan medlemsstater, men även uppgifter om mervärdesskatt och handelsstatistik. I nuläget är fokus på import men centraliserad klarering export integreras sedan vid omställning av exportprocessen. I importprocessen införs det efter att omställningen av import är klar, dvs efter 2020.

När det gäller ICS – föransmälan vid import – jobbar man också aktivt med utgångspunkten att en första fas genomförs i mars 2021. Då kopplar man på vissa delar enligt en antagen plan. Man börjar med flyg (dvs post- och expressföretag). Föransmälan ska lämnas till EU före avgång från ett land utanför EU. Det handlar om 6-8 uppgifter, bland annat uppgifter som avsändare och mottagare. Idag lämnas uppgifterna före ankomst men inte före avgång. Förändringarna sker först 2022-2023 för allt utom post- och kurirflödet.

Det uppkom en del frågor som vi inte vet svaret på idag. Bland annat diskuterade vi utmaningen att ha alla uppgifter tillgängliga före avgång. Vad händer om godset säljs under resans gång? SID utgår från de uppgifter man har. Arbetet med European Maritime Single Window blir spännande att följa – det är inte tullmyndigheterna som ansvarar för det arbetet. Olika gränssnitt med olika portaler skulle vara svårt. Hur gör man med tekniska specifikationer och liknande?

Det pågår också ett arbete kring en EU-gemensam portal för digital kommunikation mellan ekonomiska aktörer och tullmyndigheter, Generic Trader Portal. Tanken är att centrala system som AEO, BKB, CDS, REX och INF kommer att nås via denna portal.

4 Anmälan av transportmedel och varor samt tillfällig lagring (Anne Törnqvist, processägare)

Anne presenterade processen för införsel och visade vilka delar i denna process som de två projekten hanterar men också vilka delar som idag har en pappersbaserad hantering. Därefter följde en beskrivning av processen för anmälan av transportmedel (ATP), anmälan av varor (AVA) och deklaration för tillfällig lagring (DTL).

I processen finns olika aktörer som kan ha olika roller. Transportören lämnar SID, föransökan och ATP. Olika aktörer kan lämna AVA och DTL. Vi diskuterade vilka olika aktörer som skulle kunna lämna olika uppgifter Ett ombud kan ta på sig ansvaret för det digitala informationsutbytet med Tullverket.

Ett transportmedel får endast ankomma till en anvisad plats, en anläggning för tillfällig lagring, eller en annan godkänd plats. Vilken typ av plats man ankommer till anges via en platskod som ger Tullverket information om tillstånd, villkor och garantier. Detta kommer att bli en stor förändring mot dagens tullklaringsområden.

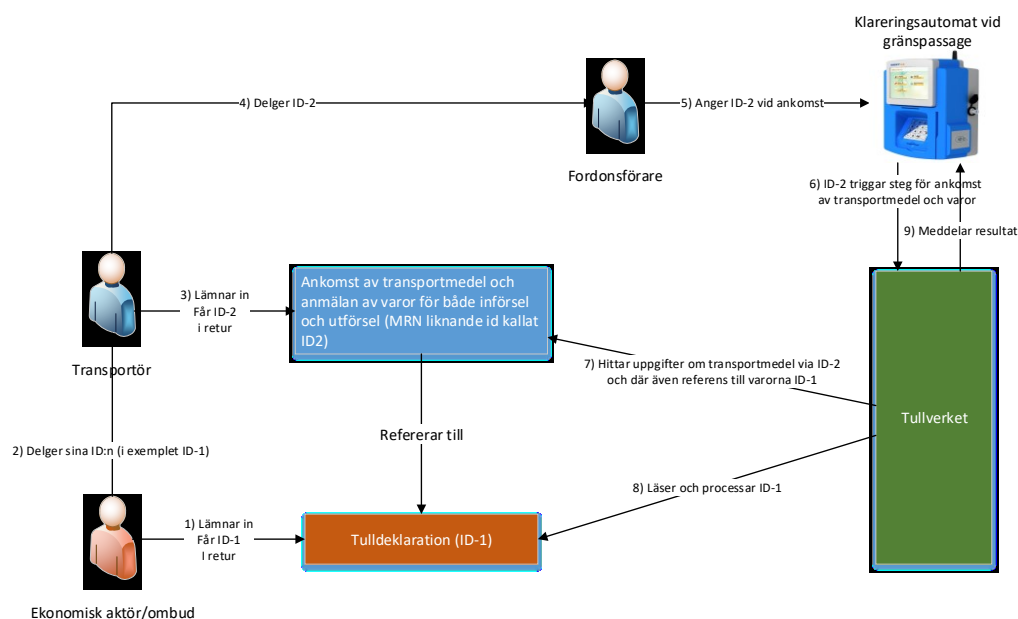
Transportören kommer att ha en viktig roll och fler aktörer involveras i tullhanteringen. Det måste finnas en koppling mellan stegen i processen för införsel, vilket kräver en god kommunikation mellan aktörerna. Förändringarna gäller flyg, sjö och väg – kanske extra kännbart för flyg där vi idag inte har förhandsanmälan. På norgegränsen finns inga tillfälliga lager idag och det kommer inte att behövas framöver. Däremot måste informationsmängden finnas.

Anläggning för tillfällig lagring införs november 2018 till november 2019, medan anmälan av transportmedel och varor införs i slutet av 2019 och ska vara genomfört senast utgången av 2020

5 Lösningförslag vid norgegränsen (Mats Wicktor, sakkunnig)

Vi vill ha en sammanhållen hantering vid norgegränsen. Norrmännen har legat lite före oss eftersom de har ett pågående arbete med projektet Ekspressfortolling. Det går i grova drag ut på att senast två timmar före ankomst ska man ha skickat in allt man vill hänvisa till för att klareringen ska hinna bli klar (deklaration, faktura och eventuellt ursprungsintyg). Man tänker använda automatisk nummerplåtläsning för att validera inlämnade uppgifter. Inom kort startas en pilot i Örje.

Vårt lösningsförslag bygger på uppgiftslämnande i form av dataelement enligt EUCDM bilaga B. Man ska lämna referens till föregående steg och EORI-nummer krävs. Alla uppgifter kan lämnas 30 dagar i förväg. En ekonomisk aktör får ett id-nummer när tulldeklarationen är inlämnad och delger transportören id-numret. Transportören kan skicka in AVA – transportören kan delge sin fraktförare id-nummer 2 via QR-kod eller streckkod. Vid en klareringsautomat läses koden av och triggas de tidigare inlämnade uppgifterna:



Vi behöver ingen integration med Norge men harmonisering av uppgiftslämning mellan Sverige och Norge eftersträvas för att det ska vara så enhetligt som möjligt.

Fråga: Normmännen tittar på ny lösning för klarering vid utförsel från Norge. Hur rimmar den med detta? Målet är att man bara ska behöva stanna en gång vid norgegränsen. Principen är densamma med digitalt uppgiftslämning både i Norge och Sverige. Normmännen börjar med sin import och man vet inte när exporten blir klar. En begränsning är att vi inte kan föreskriva detta enligt lagstiftningen, men vår bedömning är att det finns så mycket att tjäna på att aktörer vill lämna uppgifter i förväg. Andra begränsningar rör exempelvis infrastruktur och investeringar. Mycket arbete återstår helt enkelt.

Fråga: Hur blir det med transporter via järnväg? Alla järnvägstransporter ses som transiteringar. Förändringarna sker först 2022-2023.

Fråga: Vad händer med ATA-carnet? Oförändrat tills e-ata är utvecklat. Jämför med hanteringen på en flygplats; har du checkat in i förväg funkar det smidigare, om inte finns det personal på plats som hjälper dig.

Fråga: Kan ledtiderna bli kortare på vissa ställen? Vi har inga tidsgränser eftersom vårt förslag bygger på att uppgifterna är inlämnade i förväg.

6 Tillstånd (Ulrika Berndtsson, verksamhetschef KC Tillstånd och Maral Pichgah Larsson, operativ chef KC Tillstånd)

Ulrika började med att presentera status för systemet för tullbeslut (CDS) som varit i drift sedan 2 oktober 2017. Eftersom det var stora problem efter driftsättning togs ett beslut att i nuläget endast handlägga två tillståndstyper, betalningsanstånd och förenklat deklarationsförfarande import. Allt eftersom medlemsstaterna hittar buggar förs en dialog med KOM och Sverige deltar i dialogen. Fokus är att förbättra Trader Portal, näringslivets externa gränssnitt.

Det finns en tidplan för när övriga 20 tillståndstyper ska kopplas på och detta kommer att ske successivt. Vi kommer också att påbörja överföring av redan beslutade tillstånd. Då kommer företag att kunna komplettera och ändra i Trader Portal. Version 2 av CDS kommer hösten 2019. Idag är det Italien, Irland, Ungern och Sverige som hittills använt systemet mest.

När det gäller omprövning av tillstånd är det totalt 17 000 tillstånd som ska omprövas. I dagsläget är 9 500 tillstånd omprövade. Omprövningsarbetet ska vara klart 1 maj 2019. Merparten resulterar i nya utfärdade tillstånd.

Just nu omprövas:

- Betalningsanstånd som kräver garanti (CGU)
- Förenklat deklarationsförfarande import
- Reguljär fartygslinje (ca 20-30 tillstånd)
- Tullagertillstånd (komplex omprövning)

I nästa steg omprövas:

- Anläggning för tillfällig lagring
- Transit
- Lokala klareringsförfaranden
- Godkänd avsändare av styrkande av varors gemenskapsstatus
- Godkänd vägare av bananer

Fråga: Om ett kredittillstånd har omprövats sker en ny omprövning snart igen? Nej, ingen omprövning, men övervakning av att tillstånd följs sker kontinuerligt.

Vid nyansökningar ligger fokus på att handläggningstiderna hålls (januari 2016 90 %, i slutet av 2017 99%).

Ulrika slår ett slag för Mina meddelanden. För att slippa skicka handlingar via e-post eller post så kommer man inom omprövningsarbetet att börja kommunicera via digitala brevlådor som är både snabbare och säkrare. Denna möjlighet har precis tagits fram. Är ni anslutna? En uppmaning att företag ansluter sig till en digital brevlåda.

Fråga: Kommer man att kunna få aviseringar om tillstånd via Trader Portal i framtiden eller kan man få detta via företagstjänster? Tanken är att man ska få det via Trader Portal i framtiden.

Fråga: Om man har en digital brevlåda och behörighetsadministratören slutar får man ett meddelande från Tullverket om omprövningen via post? Annars kanske man missar. Svar nej.

Vi fick sedan en status kring införandet av Tullager:

- 30 april – alla omprövningar ska vara klara.
- 31 augusti 2018 måste man ha planerat övergång och meddelat Tullverket ett övergångsdatum – annars ifrågasätts tillståndet
- 1 november – gamla tullagertillståndet upphör att gälla och digital uppgiftslämning är ett krav.

Fråga: Det blir inga fler ändringar för systemleverantörerna? Det kommer en ny testmiljö där företag kan testa meddelanden. Alla förutsättningar från Tullverket finns på plats och det är viktigt att företagen gör planeringen kring övergången.

Man får aggregera varuposter för att minska antalet varuposter. Har man fler än 100 varuposter per IG-nummer kontaktar man den handläggare som skött omprövningen. Man måste avsluta den ingående balansen innan uttag sker.

Kan man flytta saldo från flera tullagernummer (IG-nr) till ett MRN?

Svar: Nej, endast ett IG-nummer per MRN.

Omprövning av tillstånd till anläggning för tillfällig lagring börjar i god tid före driftsättning av systemstöd eftersom endast kriterier kopplat till

tillståndet granskas – inte den elektroniska uppgiftslämningen. Tekniska specifikationer beräknas vara klara i maj/juni.

Fråga: Omprövningen av tullagertillstånden tar lång tid – det kan ta 2 månader. Svar: Det tar olika lång tid för olika företag eftersom förutsättningarna ser olika ut.

Vi bestämde att vi gärna får en uppföljning på mötet i maj kring status i omprövningsarbetet.

8 Nytt från organisationerna

Skeppsmäklareföreningen: Mårten deltog på det externa referensgruppsmötet om TFL och ATV den 11 januari och diskuterade detta sedan i Skeppsmäklareföreningens tullgrupp. Ett ”preliminärt” lossningsmedgivande ser de som viktigt. De ser en problematik med införandet av anläggning för tillfällig lagring redan i november. Hur ska referensnumret se ut? Kräver lång implementeringstid? Har fått för lite information om hur meddelandet kommer att se ut.

Svar: Det som driftsätts 1 november är anläggning tillfällig lagring, inte de delar som rör anmälan av transportmedel och varor. När man får sitt tillstånd till anläggning för tillfällig lagring omprövat ska man senast 1 november 2019 ha ställt om och lämna deklARATIONEN för tillfällig lagring elektroniskt. Vilken aktör som lämnar deklARATIONEN kan se olika ut, det kan vara tillståndshavaren, transportören eller ett ombud. Tekniska specifikationer beräknas vara klara i maj/juni.

Ericsson: Fokus på tull inom hela koncernen. Tittar över var volymer finns och centraliserar till vissa länder. Svenska exportlicenser från Estland och Tyskland.

Transportindustriförbundet: Mycket diskussioner om norgegränsen.

Textilimportörerna: Efterkontroll av GSP-certifikat är ett fortsatt problem. Åsa Wilcox undrar om man besvarat skrivelsen kring detta (väsentlighet och risk).

Stockholms handelskammare: Valår, brexit, internationell handel, utmaning med ATA-carneter, Algeriet har skärpta regler – de vill inte ha någon import

av kemikalier exempelvis. Volvo kände till problemet eftersom Algeriet inte längre får exportera bildelar.

Volvo: Frustration kring harmoniseringen inom EU. Belgien hade ingen aning om CDS. Oroväckande. Frankrike och Spanien kommer inte använda CDS utan ett eget system.

IKEA: Diskussion kring Rex.

9 Övrigt

Inget togs upp under denna punkt.

10 Nästa möte

Tisdag 29 maj 12.00-15.30

11 Avslutning

Åsa tackade för aktivt deltagande och bra diskussioner under mötet.

Minnesanteckningar kommer att skickas ut till deltagarna och publiceras på tullverket.se.