

## **Dialogmöte, omgång 4, export och utförelse den 20 mars 2014**

### **1. Inledning**

**LGN** öppnar mötet och presenterar dialogforumet samt syftet och "spelregler" med mötet.

Samtliga svarar ja till att publicera namn och e-post på Tullverket.se.

Nästa möte 22 april, särskilda förfaranden.

Närvarande: Mattias Hermansson (KGH, Transportindustriförbundet), Lars Andrén (DB-Schenker, Transportindustriförbundet), Åsa Lindevall (UPS, SIET), Roger Tedelind, (Kinnarps), Ulrika Badenfeldt (Vinge), Kickan Larsson (APM), Fredrik Sandberg (APM) Anna Borglin (Maersk Line), Pernilla Falkenblad (Maersk Line), Katti Edvardsson (Lindex, Textilimportörerna), Totte Linden (Ericsson), Per-Anders Lorentzon (Sydsvenska Industri- och handelskammaren, Svenska Handelskamrarna), Anna Persson (AstraZeneca, Svenskt Näringsliv), Thomas Giagmouridis (Volvo).

Tullverket: Lars-Gunnar Nilsson, Kenneth Persson, Stefan Frick, Stefan Björkencrona och Fredrik Mogren samt Mikael Wikström (ansluter pkt 3.)

Deltagarnas talepunkter inleds med respektives initialer.

### **2. Föregående Workshop Import – vad har hänt sen sist**

**KP:** presenterar de skriftliga synpunkter som lämnades från SE till KOM den 7 mars.

- Summarisk införelseklamation, möjlighet att flera parter lämnar information "multiple filing"
- Ankomst och presentation, KOM har, som vi uppfattar det, planer för harmonisera detta i framtiden, men i dagsläget är det bara uppgiftslämnandet som finns reglerat.
- CC, SE anser att förslagen som ligger är acceptabla. Planen för införande ligger 2019-2020.
- Genomgående frakthandling för utförelse, det koncept som kom fram under Authorised Transport Operator är borttaget i det liggande lagförslaget. Idag ligger konceptet under reglerna om Self-Assessment. SE har ställt ett antal frågor till KOM om detta.

**FM:** presenterar veckomöte 2 (Title II och III) ur sammanfattningen.

### **3. Elektronisk uppgiftslämning**

**LGN:** presenterar ET-programmet, syfte och drivkrafter för förändringen.

- Utgångspunkten är att all kommunikation i och kring varuflödet blir elektronisk. Både på de områden där detta används i dag och där det inte sker elektroniskt kommer Tullverket att införa nya system och ersätta gamla. Näringslivets befintliga system kommer att påverkas och behöva uppdateras eller bytas. Nya system måste utvecklas för de områden där det inte sker elektroniskt idag men vänder sig mest till en ny grupp uppgiftslämnare från näringslivet än idag.
- Tillståndsansökningar och hantering samt beslut kommer att standardiseras för den elektroniska kommunikationen.
- De flesta flöden av information kommer att harmoniseras enligt Tullkodex för unionen (UCC), vilket innebär förändringar för hanteringen av tullprocedurer, förenklingar, meddelanden m.m.
- Stora behov av samverkan mellan Tullverket och näringslivet för att fylla bådas behov och samtidigt övergå från dagens system och procedurer till morgondagens.
- Sverige har ett geografiskt problem med ett stort antal hamnar, flygplatser och landgräns övergångar där endast ett fåtal av dessa har ett tullkontor för klarering av varor.
- Pentalogin (summerisk införsel deklARATION, ankomst av transportslag, presentation av varan, tillfällig lagring och deklARATION för tullförfarande) ligger till grund för hur flödet av varor och flödet av den elektroniska kommunikationen ska ske vid införsel av varor i EU.
- Trilogin (tulldeklARATION, presentation av varan, meddelande om att varan exporterats) ligger till grund för hur flödet av varor och flödet av den elektroniska kommunikationen ska ske vid utförsel av varor från EU.
- Både varu- och informationsflödena in till och ut från EU ska samordnas.
- Primära kanaler för elektronisk information är människa-system (U2S) och system-system (S2S).
- Formatet på elektroniska meddelanden föreslås växla över från EDIFACT till att generellt baseras på XML och att för alla nya system ska WCO DM utgöra grunden för systemen
- Tullverket kommer för all elektronisk uppgiftslämning som är krav att erbjuda uppgiftslämning via webbkanal (U2S). För den andel elektronisk uppgiftslämning som har stora volymer och hög frekvens utvecklas elektroniska meddelanden i EDI kanal (S2S). För den övriga andelen uppgiftslämning som förväntas ske sällan och ha små volymer blir U2S det enda alternativet.
- UUM/DS, projekt för utveckling av harmoniserade lösningar för identifiering, autentisering och behörighet av personer och företag inom EU i tullsammanhang. Syftet är att få harmoniserade förutsättningar att hantera U2S och S2S via EU:s gemensamma portal. Tullverkets nuvarande PKI-lösning för S2S förväntas kunna behållas medan lösningen för U2S kommer att behöva anpassas. Övergångsbestämmelser kommer att behöva införas.

- Samtliga tillstånd kommer att omprövas, för vissa behöver troligtvis nya ansökningar göras och för vissa kan en överföring göras även om vissa nya kriterier behöver uppfyllas.
- Ombudens roll i det elektroniska flödet blir förändrat. För vissa fall är ombud endast budbärare och i vissa fall kan de vara tillståndsinnehavare och använda tillståndet för att utföra tjänster för kundens räkning.  
**ÅL:** frågar om vad som händer ifall ett företag inte hinner klart.  
**UB:** föreslår en risk-assesment "list" till tillståndsinnehavare  
**KE:** påpekar att det är en stor omställning och en kort tid.  
**SB, LG, KP:** svarar att det i dagsläget inte finns några övergångsbestämmelser. Tullverket behöver input från näringslivet för att få en insikt i konsekvenserna av detta.
- Tullverket har samlat tidigare önskemål från näringslivet om vad som bör förändras/förbättras i framtiden.

#### 4. Exportdeklaration och frigörande av varor för export

**KP, SB, SF:** presenterar underlagen.

- Standarddeklaration och godkänd exportör. Samtliga regler kring tulldeklarationer finns samlade i de horisontella bestämmelserna i UCC, UCC IA och DA.
- Vissa förändringar i uppgiftslämnandet. Bl.a. finns förslag om att flytta uppgifter från ärendenivå (tullid) till varupostnivå. Hur det blir vet vi inte idagsläget.
- ET-programmet förutser förändringar i exportsystemet ca 2017/18. Tullverket anser det därför inte önskvärt att ändra i TDS-export mellan 1 maj 2016 och införandet av det nya systemet. Vid indirekt export där uppgifter ska skickas mellan MS kommer hänsyn att behöva tas till att nya meddelande behöver skickas i nya system.
- Godkänd exportör som infördes 1995 till följd av geografiska avstånd där exportdeklaration kunde lämnas när varor fanns "hemma" är en typ av lokalt klareringsförfarande. Tullverket har ett förslag på förändringar som, i likhet med Finland, går ut på att man som exportör får lämna sin exportdeklaration på en "godkänd plats".  
**TG:** frågar vad som är skillnaden mellan lokalt klareringsförfarande och "godkänd plats". **KP:** svarar att det i praktiken blir likadant.  
**UB:** frågar om hur tullombud skulle kunna använda detta.  
**LA:** uppger att de har ett tillstånd med flera registrerade platser.  
**KP, SF:** I Finland registreras en särskild adress som plats där godset finns när exportdeklarationen. SE har till skillnad från andra MS många fler tillstånd.  
**LA:** idag när ombud lämnar deklarerationer finns krav på viss kvalitet i tillstånd, hur blir det i framtiden om det inte är tillståndspliktigt? **SB** idag finns inte kravet på att ha tillstånd för att lämna en normal exportdeklaration.

**LGN, SB:** Den framtida "godkända platsen" för export bör utföras i form av egen administration och enbart utgöras av en registrering, inget tillstånd. Den bör vara unikt kodad (geografisk) så att samma platskod används av flera företag som idag för importen, inte som idag på exporten - unik kod per företag och plats.

**LA:** idag hämtas stycketgods på en antal olika platser, lastas på en plats och därefter sker exporten. Hur blir det med platsregistreringen i framtiden, ska Tullverket godkänna de platser som registreras? Idag får man inte lämna platsen förrän exporten klarerats.

**MW:** i framtiden skulle kanske varje geografisk plats få ett registreringsnummer som kan användas av vem som helst. Det framgår på deklarationen vem som är ombud och vem som är deklaratant.

**LG:** funkar lösningen att det är tillståndsfritt, registreringsnummer per geografisk plats och viss självadministration. De flesta förefaller anse att det är en genomförbar idé.

**MH:** finns det inte en risk att KOM kopierar reglerna om godkänd plats för importbestämmelserna till att gälla för export. I så fall blir det krav på tillfällig lagring m.m. KP svarar att det är inte något som är önskvärt.

Ifall dagens tillstånd till godkänd exportör blir kvar kommer det att krävas omprövning av samtliga (ca 1000) tillstånd.

- Förenklad deklaration export (EiDR)

Idag finns ett förenklat deklareringsförfarande vid export. Tullverket har inte sett något behov att använda detta eftersom de allra flesta uppgifter ska lämnas i den förenklade exporttulldeklarationen. Detta beror på att de meddelanden som används vid indirekt export kräver att de allra flesta uppgifter lämnas.

Tullverket har för avsikt att inte införa någon system-system (S2S) lösning för att använda förenklat deklareringsförfarande vid export eftersom vi inte ser att det blir attraktivt att använda. Eventuellt kommer krav på att det ska tillhandahållas av MS och i så fall skulle ett sådant system införas som en människa-system (U2S) lösning.

Ingen på mötet hade synpunkter på detta.

- Registrering i deklaratantens bokföring vid export

Dagens lokala klareringsförfarande vid export kan i princip inte användas eftersom säkerhet och skyddsuppgifter måste lämnas. Många MS har därför avskaffat denna möjlighet. I Sverige har det inneburit att ALE, aviseringsmeddelande vid export, införts.

**TG, ÅL:** uppger att ALE fungerar om än att det är snäva tidsramar och viss administrationen.

I dagens lagförslag till UCC IA/DA finns det väldigt få tillfällen när EiDR kan användas vid export. Tullverket tog ett första steg i omgång 3 där det framfördes att en operatör som är befriad från att lämna säkerhet och skydd uppgifter ska kunna använda EiDR. I nästa steg föreslår Tullverket att SE ska framför att AEOS

ska befrias från att lämna föransökan vid (direkt) export i vissa fall. Detta skulle sammantaget kunna innebära att EiDR ska kunna användas som idag t.ex. vid export till Norge.

**ÅL:** frågar om ombud ska behöva direkt access till kundens/deklarantens bokföring för att ombuden ska kunna EiDR. Idag räcker det att ombudet är AEO för att kunna använda lokalt klareringsförfarande. Ifall både ombud och exportör måste vara AEO för att EiDR ska kunna användas blir det oattraktivt för expressföretagen eftersom man inte kan tillämpa två olika förfaranden beroende på om kunden är AEO eller ej. Det skulle i praktiken innebära att endast normalförfarande används.

**TG:** idag sker export genom att varan noteras i bokföringen, ALE skickas och lastas på fartyget proceduren upprepas till fartyget fyllts. Därefter skickas exporttulldeklarationen inom 11 dagar. Standarddeklaration och godkänd plats eller EiDR och godkänd plats innebär att proceduren i stort sett kommer se ut som idag.

**LGN:** frågar vad konsekvenserna skulle bli om EiDR inte finns kvar i framtiden d.v.s. endast normalförfarande är tillämpligt? Det kommer att krävas mer lagringsytor för gods i väntan på export vilket påverkar både producerande företag, hamnbolag, transportörer etc. Dessutom kommer antagligen fler personer behövs för administration. Det kommer att bli väldigt korta ledtider för summarisk utförseldeklaration, ankomstanmälan till utförseltullkontoret (platsen) och efterföljande exportdeklaration. **LGN:** Uppmanar deltagarna att återkomma med konkretiserade konsekvenser som till exempel anställningsbehov från/till antal personer, investering/löpande kostnader i kronor, ledtider timmar och dagar o.s.v. för att få sakargument och känslan av vilka storheter näringslivet menar.

## **5. Anmälan till utförseltullkontor om ankomst av varor till utförselort och frigörande av varor för utförsel (lastning).**

- Det verkar som att reglerna om att transportören ska meddela tullmyndigheterna när godset förts ut ur EU har tagits bort tillsammans med det s.k. "Hand shake principle" som innebar att uppgift lämnades från operatör till operatör. AB uppger att idag finns MRN för godset i rederiernas system och att det skickas till tullmyndigheten via manifestet.
- I UCC IA/DA kommer säkerhets och skydds uppgifter även omfatta export i postflödet.
- När godset ankommer till hamnen (utförselort) ska varorna presenteras elektroniskt till ansvarigt utfartstullkontor. Grundregeln är att det ska ske elektroniskt, men i vissa fall finns möjligheten att presentera det på papper. Dessutom ska den som presenterar varan vid utförseltullkontoret, i normalfall transportören, också anmäla avvikelser.

- Split consignments i lagstiftningsförslaget innebär att en del av godset går ut vid en hamn och en del vid en annan. I det liggande förslaget ska varje utförselkontor som mottar en del av en försändelse kommunicera detta med exporttullkontoret.  
**LGN:** frågar om definition och vanligheten med Split consignment. **AB, FS, KL:** svarar att en split consignment kan innebära att en export delas, men ändå skickas från samma hamn, men vid olika tillfällen. Det kan också bli så att dessa delar möts och läggs på samma bill of lading i nästa hamn. **LGN:** Bra, är alltså bara delning av en deklaration där var del lever sitt liv, men inte rätt att föreskriva att en del av varorna måste gå ut via en annan hamn såsom lagstiftningsförslaget definierar en split consignment? Mötet bekräftade.  
**LGN:** frågar om definition på en, eller en uppdelad (split), exportdeklaration som faktiskt inte ska utföras vid den utförselplats den redan har presenterats vid, utan ska förflyttas till en annan utförselplats – kan en sådan händelse då kallas, definieras, Omdestination för att skiljas från Split? Mötet bekräftade..
- Export följt av transit. I UCC IA/DA föreslås att detta sker genom dubbla förfarandet, dels som en exportdeklaration som ska avslutas av utförsetullkontoret och dels en transitering som också ska avslutas. Det förefaller innebära risk för fel.  
**LA:** uppger att detta diskuterats i CLECAT. Vad man gör idag är att godset anmäls för export och därefter transporteras under T2-förfarandet. Från ett svenskt perspektiv är det egentligen inget problem.
- Genomgående frakthandling (tidigare benämnt Authorised Transport Operator) i lagstiftningsförslaget beskriven som single transport contract och flyttad till bestämmelserna under Self-Assessment. Det innebär att för att användandet av genomgående frakthandling ska kunna fortsätta krävs i fortsättningen att den som utfärdar denna måste ha tillstånd till Self-Assessment.  
**AB:** anser att stegen i trilogin följs både vid exporttullkontoret och utförseltullkontoret idag, fast inte elektroniskt. Dock kommer exportören att behöva veta om utfartstullkontoret för att kunna ange det i exporttulldeklarationen.

**LGN:** summerar med att uppmana samtliga att fundera över vad de liggande lagstiftningsförslagen får för konsekvenser t.ex. om samtliga exportförenklingar tas bort samt om användandet av genomgående frakthandling reduceras till ett fåtal transportörer - för övriga transporter ska presentation och utförsel istället anmälas hos andra MS tullmyndigheter nere på kontinenten.

Mötesdeltagarna uppmanas att föra en diskussion om detta i olika lämpliga forum.