



## EXTERNT REFERENSGRUPPSMÖTE FÖR PROJEKTEN ANKOMST & PRESENTATION FLYG OCH TILLFÄLLIG LAGRING SAMT UCC VID NORGEGRÄNSEN

**Tid:** 3 mars 2016

**Plats:** Läppstiftet konferens, Göteborg

**Närvarande:** Se bifogad deltagarförteckning

---

Mötet inleddes med en presentation av dagens agenda. Många intressentgrupper var representerade på mötet: representanter från sjö, flyg, järnväg, väg, lager, tullombud. Detta för att alla dessa grupper berörs av förändringarna som kommer kring anmälan om ankomst av transportmedel och varor.

Därefter följde en beskrivning av hur Tullverket samverkar med näringslivet genom dialogmöten och dialogforum. Företag som är intresserade av att vara med att påverka uppmanades att bli medlemmar i Tullverkets kundpanel. Anmälan görs på tullverket.se:

<http://www.tullverket.se/innehallao/k/kundpanel/kundpaneltullverkets.4.4409cf6d117acd0078780001.html>

Nästa punkt var en beskrivning kring vad UCC innebär och vad målet med UCC är. Att all tullhantering ska vara elektronisk belystes genom en illustration av pentalogin (varans väg in i EU) och trilogin (varans väg ut ur EU). Tullverket tar hand om förändringarna genom programmet Elektronisk tull som i sin tur består av ett 30-tal projekt. Tullverkets genomförandeplan visar när i tiden, mellan 2016 och 2020, som förändringarna kommer att implementeras. Martin Östlund, projektledare för Ankomst & presentation flyg och tillfällig lagring, betonade att allt som sägs på mötet är att betrakta

som arbetsmaterial. De båda projekten, Ankomst & presentation flyg och tillfällig lagring samt UCC vid Norgegränsen, är i sin analysfas och mycket av det som presenteras under dagen är arbetshypoteser. När det gäller projekt Ankomst & presentation sjö kommer systemet, Maritime Single Window, sannolikt att drifställas före sommaren.

Sedan följde en kortfattad presentation av vad de båda projekten har för uppdrag och vilka avgränsningar som finns samt vad vi ser att förändringen innebär så långt. En del nya begrepp presenterades, t ex ersätts begreppet presentation av varan av anmälan av varors ankomst. Vidare presenterades den generella processen för alla transportslag, från att transporten med varorna ankommer till att varorna anmäls till ett tullförfarande. Begreppet varornas förvaringsplats (var varorna befinner sig) ersätter begreppen tullklaringsområde och trafikillstånd. Fyra platser kommer att finnas; godkänd plats, godtagen plats, anvisad plats, annan plats.

När det gäller anmälan av transportmedlets ankomst är målet att den ska vara automatiserad för alla transportslag, precis som för sjöfart. En övergripande information gavs av vilka uppgifter som ska lämnas in i samband med anmälan av transportmedlets ankomst. När det gäller anmälan av varors ankomst ska uppgifter om varan samt lossningsmedgivande presenteras. Uppgifterna lämnas i olika steg som benämns G2, G3, G4 (läs mer i Kompletteringsförordningen till rådets förordning (EU) nr 952/2013, bilaga B, kolumn G2, G3 och G4).

Varor i belägenheten tillfällig lagring får befinna sig där i 90 dagar. Godtagen plats 24 timmar. Viktigt att veta när tillfällig lagring startar, behöver inte nödvändigtvis ligga på det fysiska lagret då. Tillkommer gör också styrkande av varors tullstatus samt ansvarsbiten. Vem lämnar uppgifter i de olika stegen? När övergår ansvaret till nästa steg? Manifest, transportdokument som ligger till grund för anmälan av ankomst, kommer man också att titta på i projektet.

När det gäller projektet UCC vid norgegränsen har vi ett tätt samarbete med Norge. Projektet ska titta på hur gränstullsarbetet med Norge ska bestå och samtidigt vara förenligt med UCC då all information ska lämnas in elektroniskt. Projektet tittar också på möjligheten att bistå Norge i deras pilotprojekt, *Expressfortollning vid landevei*. Ambitionen är att gränstullsarbetet ska bestå även i elektronisk form.

Norges pilot tittar på varor ut från EU och in i Norge och gäller de som har direktförtullningar idag. I Norge har man ingen fordonsanmälan så att man vill hitta ett sätt att samla information. De tittar endast på en gränsort, Örje, där piloten ska genomföras och utifrån testresultat tas sedan beslut. Man tittar på en tullprocedur med elektronisk inlämning av information, elektronisk validering av information, elektronisk/ automatisk gränspassage. Tullverket analyserar nu detta pilotprojektet: Är det juridiskt möjligt, är det förenligt med lagstiftningen, hur långsiktig är lösningen etc.?

#### **Frågor från deltagarna för projekten att ta med sig:**

- Hur ser ni på expresstransporter?
- Hur ser ni på transportslag om varorna kommer med både fartyg och lastbil?
- Skiljer sig anläggning för tillfällig lagring som godkänd plats från dagens tillfälligt lager?
- Relationen Norge-Sverige, hur påverkas uppgiftslämningen (EU:s krav kontra Norges)?
- Vem ska lämna uppgifterna? G2 och G3 transportören? G4 deklaranten?
- När ska anmälan ankomst av transportmedel lämnas?
- Elektroniska reservrutiner?
- Kan någon av dessa processer förenklas om man är AEO-certifierad?
- Deklaration i förväg, vad gäller då?
- Hur är det tänkt att fungera på järnväg?
- Vad händer om EU inte godkänner detta?
- Andra EU-länder är kanske också intresserade av en lösning med Norge?
- Dragbil – funkar autopasslösningen då? QR-koder skulle kunna funka? Bommar har inte funkat tidigare, varför nu?

- Vill Norge vara med åt andra hållet, dvs norsk export/ svensk import?

Under eftermiddagen genomfördes gruppdiskussioner och här följer en sammanställning av vad som kom fram i dessa diskussioner:

### UCC vid norgegränsen

- **Har ni några spontana synpunkter på Norges projekt "Expressfortolling vid Landevei"?**

Det finns en risk att EU inte gillar lösningen. Hur högt kommer SE att lägga ribban? De norska tulltjänstemännen har svårt att se skillnad på UNU och UGE, vilket resulterar i att det blir mycket skvalp. Det blir en utmaning med styckegods och många kunder å andra sidan kan det bli enklare då allt sker elektroniskt Hur lösa infrastrukturen; Om en bil får stopp vid bommen så får inte det sinka de andra transporterna. Hur kommer man att hantera attester? För att lyckas måste det finnas en koppling till transit samt kvalitetssäkrad export (vill inte skicka ALE). Örje är OK som pilot men det är ju i Svinesund som det måste fungera. Det är ett problem att det inte alltid stämmer mellan lasten och dokumenten, hur ska den matchningen gå till? Måste finnas en flexibilitet. Gods flyter hela tiden så lösningen kan inte vara fyrkantig. Eventuella kulturkrockar med Norge, bra med smidiga lösningar, utmaning med utländska chaufförer med bristande språkkunskaper, rätt väg, ledtidvinster. Chaufförer slipper ha koll på att dokument blir stämplade av tull. Vad gäller för autopass och personbil? Bra idé, Sverige bör vara med. Att få det att fungera i Svinesund blir en utmaning, bra att börja på en mindre gränsövergång. Bör vara möjligt åt båda hållen, dvs även för norsk export / svensk import. Harmonisera förfaranden, så att det kan gälla även vid passiv förädling, återexport. Viktigast är dock att det stora normalflödet fungerar. Positivt. Synpunkt gavs om att AEO-certifierade företag borde ha fler fördelar vid förenklad gränspassage. Med direktförtullning elimineras två risker; man slipper transitering och chauffören behöver inte vänta på godset. Ett önskemål om att direktförtullning ska gälla alla transportslag. Ett annat önskemål vara att man vid gränsen ska kunna göra upplägg på tillfälligt lager, precis som man kommer att

kunna göra på tullager. Man skulle också vilja kunna göra överföringar mellan egna tillfälliga lager, precis som vid tullager.

- **Vad tycker ni om att skicka uppgifter i förväg på export? Senast 2h innan gränspassage**

2h är för mycket för gränsnära verksamhet. Hur hantera stora volymer under ett kort tidspann? Många lastbilar lastas sent på eftermiddagen vilket kan resultera i att alla bilar kommer samtidigt till gränsen. Man ser att det finns en risk att mycket gods kan komma att slinka igenom. Ska man verkligen skicka in alla bilagor? En del sändningar kan generera 1000 fakturor. Det kan hända att det blir ett trögt flöde för punktskattekontroller. Man ser dock en fördel i att alla handlingar går igenom innan transporten anländer gränsen. Helt OK, skickar alltid i förväg redan idag, kan bli problem i Strömstad. Förslag från både flyg och sjö att man skulle vilja lämna alla uppgifter redan när t ex flygplanet startar och inte vid landning. Då skulle Tullverket få längre tid för riskbedömning och företagen kortare väntan (medför en kostnad att vänta i en hamn exempelvis).

- **Hur ofta händer det att ni behöver göra förändringen i en exportdeklaration mindre än 2h innan gränspassage?**

Väldigt sällan förekommande, nästan aldrig. Hur länge kommer Masterid att vara "öppet" Vad händer om man kopplar sina dokument till fel Masterid? Rätt varor kommer inte med rätt bil. Händer sällan. När det händer upplevs det inte som något problem.

- **Vad anser ni om att använda er av lösningen autopass för identifiering av fordon och tullhantering?**

Autopass känns föråldrat.

Dragbilarna byter ofta, Måste vara lastbäraren och inte dragbilen som är intressant. Därmed är inte autopass aktuellt. Bättre med QR koder eller ngn typ av GPS.

Viktigt med koppling till den fysiska lasten.

Bra att inte binda sig vid vissa fysiska lösningar utan att först kolla funktionalitet och sedan fysisk lösning. Kan bli en utmaning om man ej normalt kör i Norge, men om man ser till att få ett huvudflöde som fungerar ok borde det räcka. Hur gör man med samlastningstrailers som kan byta dragbil flera gånger på vägen? Autopass bör kunna ge bra kontrollmöjligheter för åkeriet, dvs de

bör kunna följa fordonets väg. Järnvägsaktörer inflikar att det kan bli problematiskt för dem då de i de fall de tvingas till att lasta om gods från järnväg till väg, sällan har några uppgifter, men bilarna börjar rulla mot gränsen ändå.

- **Känner ni till andra lösningar för gränspassage eller vägtrafikavgifter?**

Det finns nyare teknik som är bättre, t.ex. QR-koder. Skulle man kunna läsa av reg. nr.?

Mobiltelefon QR-kod, debitering tid eller sträcka? Jämför Österrike där man betalar en avgift som gäller hela landet, eller som i Italien där man betalar mellan vägtullar.

- **Vad tycker ni att Tullverket ska utvärdera om vi genomför en pilot med Norge?**

SE bör hålla sig positiva till lösningen. Man borde dock kunna korta ner tiden från 2h innan. Är det verkligen dragbilen som ska registreras? Den kan bytas ut av olika anledningar. Det skulle vara bra med någon typ av bekräftelse gällande status på sina inskickade dokument. Hur viktigt är det att bilen står kvar på lastplatsen då dokumentet skickas in? Man vill att bilen ska gå så tidigt som möjligt. Tid är pengar och bilen ska rulla.

Tillstånd åt andra hållet, så standardiserat som möjligt, informationshanteringen standardiserad (dvs få undantag), effekter i Svinesund. Vilka positiva effekter det ger för transportörer och andra aktörer. De juridiska förutsättningarna ska vara väl förankrade. Vilka är fördelarna för Tullverket?

## **A&P flyg och tillfällig lagring**

- **Hur ställer ni er inför kravet på ny (elektronisk) uppgiftslämning?**

Ska inte vara något problem med elektronisk lösning. Vad som är viktigt är att olika aktörer lämnar viss info och att den då byggs på

till helheten. Underlättar, positivt, oro för tidsaspekten, att det blir en "hård" övergång, att man skiftar system från ena dagen till den andra. Det blir större precision i informationen, informationen på ett ställe är bra. Säkerhetsperspektivet är viktigt. Ankomstanmälan av fordon / varor kan leda till att mindre åkerier blir mer beroende av ombud.

- **Påverkan på era processer?**

Vid sjö och järnväg ser trailer och container som en vara och vet inte så mkt om själva godset i. Inget utökat ansvar på transportören ska veta om godset. Hamnarna går på det de får ifrån rederierna. Behöver ev. bygga ut system (ej för speditörer), vilket kostar pengar. Kommer att löna sig i längden.

- **Hur ser ni på uppgiftsmängden som behöver lämnas?**

G2, fysiskt datum svårt förutom rederi o flyg.

G3, Varupostnummer – vem ska lämna det? Är detta terminalbolag som lämnar detta?

G4, Kn-nummer – varför ska detta lämnas? Vad är argumenten bakom?

Viktigt och hitta en struktur där alla vet vem som ansvarar för vad. Transportören lastar aldrig ngt utan måste lita på den som lastat. Ansvarsbiten är viktig. Man ser att det finns en utmaning i att få in alla tullid:n i tid. Man behöver få tid att knappa in dessa i sitt eget system. Förslag på att göra en kombination av G3 och G4. Vad händer egentligen emellan dessa två meddelandetyper? Vad är syftet med dessa två olika meddelanden? Varför måste man använda en G3 om varorna ska upp på Tullager? Måste det lämnas en ny G2 i varje land eller räcker det att göra det i ett land? Hur preliminär kan en G4 vara? (diskussion om hemtagning gentemot fullständig deklaration där de tyckte att det blir en tillbakagång om man återgår till den fullständiga)

- **Vem har möjlighet att lämna uppgifterna i G2, G3 och G4?**

G4 borde ombuden kunna lämna. I övrigt är det svårt att säga. Det är alldeles för mycket information som ska in för att rederierna ska kunna lämna dessa uppgifter. Beror på utformning, web eller EDI-system. Här följde en kort diskussion om vilka som har ansvar idag. G2 bör lämnas av transportören, och ligga på transportörens ansvar. Svårt att i dag veta vem som kan lämna vilka uppgifter och när. I princip alla rederier använder dock skeppsmäklare, de största rederierna kan ha denna funktion i företaget. Lämpligt om skeppsmäklare anmäler transportmedlets ankomst, och även möjligen G3? Hur vet den som ska lämna G3 att G2 har lämnats? Det kan finnas en risk med tex. rederier får en större inblick i speditörernas verksamhet som tex. känsliga uppgifter om avsändare och mottagare. Uppgiftsmängden ingen större skillnad jmf med idag.

- **Uppgiftslämning med flera aktörer i kedjan?**

Svårighet att få system att prata med varandra. Önskvärt att kunna se uppgifter i de olika stegen. Överlåtelse mellan speditör till speditör. Ett önskemål om att utveckla call me-koderna så att de säger mer. Tyska tullmyndigheten meddelar t ex varför en sändning stoppas.

- **Lossningsmedgivande för flyg och sjö – kopplat till anmälan av transportmedlets ankomst eller anmälan av varans ankomst?**

Sjö – bara manifest, T1 för övriga

Rederiet sköter lossningsmedgivandet (motsv. manifest)Sjö: När manifestet kommit från rederiet till Tullverket är det ok att lossa. Lossningsmedgivande bör ske så snart som möjligt. Men t ex oljefartyg kan ju ligga o vänta på redde länge, byta mottagare in i det sista, hur gör man då om man redan fått lossningsmedgivande? Fördel i ett tidigare skede. Logiskt att lossningsmedgivande ges kopplat till transportmedlets ankomst. Kan bli ett problem om inte varor är med.



Efter gruppdiskussionen diskuterade vi vad nästa steg blir. Är det givande att ha fler möten i storgrupp, eller ska vi träffas i mindre grupper? Hur ofta behöver vi träffas? Nedan följer en sammanställning av denna diskussion:

Många uttryckte att de var mycket nöjda med dagen och uppskattar att de får vara med och påverka/bli informerade om vad som är på gång. Det är mycket bra att samla alla när det finns något att berätta och att det är kanske viktigare så här i ett tidigt skede. Absolut max 4 ggr/år. Att ha fördjupande möten transportslagsvis ansåg man kan komma i ett senare skede. Önskemål om att få dokumentationen från dagens träff så snart som möjligt. Önskemål om en mer eller mindre färdig analysrapport så att man har något att utgå från vid nästa möte. Viktigt att man blir hörd – att synpunkterna som kommer också fångas upp i mötesrapporter etc. så att de inte glöms bort.

Martin och Sandra tackade deltagarna för stort engagemang under diskussionerna och mötet avslutades.