



## MINNESANTECKNINGAR EXTERNT REFERENS-GRUPPSMÖTE

**Tid:** 11 januari 2018 kl. 09.30-16.00

**Plats:** Tullverket, Spannmålgatan 19, Göteborg

**Närvarande:** Tomas Isacson, PostNord  
Pernilla Dahlén, Bring Parcel  
Marielle Klahn, Bring  
Birgitta Ehnhage, DHL Express  
Nicklas Blom, DHL Express  
Carina Berg, APM  
Arne Pettersson, Geodis Wilson  
Henning Berggren, PGF  
Jörgen Ekström, Norrköpings hamn  
Robert Olsson, Norrköpings hamn  
Peter Strömvall, Schenker  
Bo Jarestig, Gerlach Sweden AB  
Carola Sundström, UPS  
Peter Nielsen, Menzies  
Maria Dahlman, Menzies  
Linus Magnusson, KGH  
Anne-Christin Petersson, Hapag Lloyd  
Mårten Zetterberg, TSA Agency  
Tommy Burman, SAS

**Tullverket:** Anne Törnqvist, Jessica Fridvall, Åsa Jonasson, Katarina Nordberg, Mirja Ekström, Mats Wicktor, Jenny Jensen, Karolina Lönnqvist Duras, Cecilia Olsson

**För kännedom:** Claes Runström (SAS), Martin Gerhardt (Cargo Center), Fredrik Sandberg (APM)

### 1 Inledning

Karolina Lönnqvist Duras och Cecilia Olsson hälsade alla välkomna till mötet. Agendan för dagen presenterades och tyngdpunkten var att gå igenom processen för att anmäla transportmedel och varor samt tillfällig lagring. Detta för att deltagarna skulle få goda förutsättningar att aktivt delta i eftermiddagens gruppdiskussioner kring några specifika frågeställningar. Mötesdeltagarna presenterade sig och sedan följde en genomgång av hur

Tullverkets samråd med näringslivet, dialogforum, ser ut. Tullverket prioriterar vidareförmedlare (bransch- och medlemsorganisationer) i valet av representanter till dialogforum. Det stärker förutsättningarna att kunna agera mer konkurrensneutralt, men också att nå ut med information och få in synpunkter ur ett näringslivs- eller branschperspektiv snarare än ur ett enskilt företags perspektiv. Tullverkets dialog med näringslivet ska vara flexibel och transparent. Näringslivet och andra intressenter ska i största möjliga mån ha insyn i vad som diskuteras och kunna komma med input och kommentarer. Därför publiceras information om ämnet samt minnesanteckningar och deltagarförteckningar på tullverket.se.

Dagens mötesdeltagare representerar aktörer som idag inte kommunicerar digitalt med Tullverket och vår målsättning är att skapa en samsyn kring hur informationstillgången ser ut i den logistiska kedjan och vilka möjligheter men också begränsningar som detta ger näringslivet och Tullverket.

## **2 Genomgång av förändringsarbetet och programmet Elektronisk tull**

Anne Törnqvist inledde med att berätta om EU:s nya tullagstiftning där utgångspunkten är att allt informationsutbyte ska ske digitalt. 1992 togs första steget in i dataåldern med elektroniska tulldeklarationer. Vi ska nu arbeta fram ett digitalt informationsutbyte genom hela logistikkedjan. Anne gick igenom [de sex stegen i importprocessen](#), där förhandsanmälan (sjö och flyg) är det enda steget som inte regleras i UCC. Mycket information som idag lämnas via papper och e-post ska lämnas digitalt genom systemlösningar (S2S) eller webbtjänster (M2S).

Förändringar i Arbetsprogrammet på EU-nivå har lett till en del förändringar i [Tullverkets genomförandeplan](#). Större delen av förändringsarbetet ska fortfarande vara genomfört 2020, medan vissa delar som exempelvis export och transitering genomförs något senare.

Förändringarna kring ankomst av transportmedel och varor samt tillfällig lagring har Tullverket valt att ta hand om i två olika projekt:

- Anläggning tillfällig lagring - projektet tar fram lösningar för ankomst till anläggningen, vad som kan ske under lagring samt avslut av lagring. Implementering mellan 1 november 2018 och 1 november 2019.
- Ankomst transportmedel och varor – projektet tar fram lösningar för ankomst transportmedel och varor (sjö, flyg, väg), platser för tullhantering, tillfällig lagring (annat än anläggning) samt utförsel norregränsen. Implementering Q4 2019 till Q4 2020.

### **3 Genomgång av processen för anmälan av transportmedel och varor**

Mats Wicktor presenterade processen för anmälan av transportmedel och varor (ATV). Uppgiftslämningen är legalt reglerad i bilaga B i Kompletteringsförordningen samt i Genomförandeförordningen). A-uppgifter är obligatoriska, B-uppgifter frivilliga för medlemsstaterna och C-uppgifter är frivilliga för näringslivet.

För att säkra Tullverkets övervakningsuppdrag, säkerställa varors tullstatus samt för att få spårbarhet bakåt och framåt i processen ska transportmedel och varor anmälas. Vi behöver kvalitativ och bearbetningsbar digital information och en hög grad av automatisering för att göra träffsäkra riskanalyser med effektiva kontroller, inte minst för att klara vårt uppdrag som kontrollmyndighet även för andra myndigheter.

Vi strävar efter en generisk process, men det kommer att se lite olika ut beroende på transportslag. Järnväg tas om hand först när transitproceduren ställs om efter 2020. Målet är en smidig hantering där lösningarna endast kräver en liten insats av transportören.

Vilka uppgifter ska lämnas? Inte så många men man ska lämna referens till nästa steg (t ex en deklaration för tillfällig lagring). Information måste alltså lämnas i förväg.

Vi behöver digital information som ska bearbetas (S2S eller M2S) och vi kommer inte kunna ta emot överflödsinformation, exempelvis från olika typer av manifest.

När transportmedlet anländer aktiveras anmälan om transportmedlets ankomst (ATP) via en "trigger" av något slag. ATP aktiverar i sin tur anmälan om varans ankomst (AVA) som i sin tur aktiverar exempelvis en deklaration för tillfällig lagring (DTL). Ett lossningsmedgivande kan då ges och varan befinner sig i tillfällig lagring.

Vidare berättade Mats om norska tullmyndighetens kommande pilot i Örje "Ekspressfortolling" där man kommer att använda nummerplåtsläsare som "trigger".

Tullverkets lösningsförslag för utförelse väg vid norgegränsen är att information lämnas i förväg och att transportören stannar till vid en klareringsautomat och aktiverar en QR-kod/ streckkod eller liknande utan att lämna fordonet. Anmälan om transportmedlets ankomst aktiverar anmälan om varans ankomst som i sin tur aktiverar exempelvis en tulldeklaration.

Egentligen samma tanke som vid införselprocessen för sjö och flyg med andra ord – en handling aktiverar hela processen.

En fråga ställdes om detta kommer att ersätta transit, men så är det inte. Lösningen innebär att det inte sker något utbyte av uppgifter med Norge. En annan fråga var om vi har kontakt med systemleverantörer. Vi har ett dialogforum med systemleverantörer sedan flera år. Lösningen vid norgegränsen blir dock ingen systemlösning (S2S).

#### **4 Genomgång av processen anläggning för tillfällig lagring**

Jenny Jensen berättade att projektet arbetar med anläggning för tillfällig lagring som är det nya namnet för tillfälligt lager.

Projektet ska ta fram en systemlösning (S2S) och webbtjänst (M2S) för deklaration för tillfällig lagring (DTL) inklusive ett meddelande som aktiverar deklarationen vid ankomst till anläggningen. Vi fick se en grundläggande processkarta

En deklaration kan skickas in 30 dagar i förväg (30 dagar) och deklarationen tilldelas då ett Master Reference Number (MRN). Detta ska inte förväxlas med Movement Reference Number som gäller för transiteringar.

Uppgifter från bilaga B eller avslut av transit aktiverar deklarationen för tillfällig lagring och varorna får lagras i 90 dagar.

Under lagring kan en avvikelserapport behöva lämnas. Det är ännu osäkert om inventering blir ett krav.

Varor måste alltid inom 90 dagar hänföras till ett tullförfarande. Annars uppstår en tullskuld. Medgivande om bortförande (utlämningsedel) eller bevis om varors tullstatus bekräftar att den tillfälliga lagringen är avslutad antingen genom att varorna hänförts till ett tullförfarande eller att unionsstatus är bevisad. Pous-systemet kommer inte att vara klart till projektets driftsättning. En tillfällig lösning ska tas fram.

##### Ansvarsfördelning – parter

Man är deklarant om man skickar in en deklaration. Deklarant, transportör och tillståndshavare är aktuella parter i samband med anläggning tillfällig lagring. Det finns alltså olika möjligheter för näringslivet när det gäller vilka roller man har. Parterna kan använda ombud för informationsutbytet med Tullverket, dock inte i rollen tillståndshavare som driver själva anläggningen.

Varorna kontrolleras och tillståndshavaren (eller dennes ombud) skickar en eventuell avvikelserapport och det är sedan tillståndshavaren som ansvarar för varorna under lagringen. Ompackning är inte tillåten. Tullverket kontaktar deklaranter om tillståndshavarens uppgifter inte stämmer med deklARATIONEN. Tillståndshavaren har också ansvar för att avslut av lagring sker inom 90 dagar.

Vad gäller vid samlastningscontainer? Tullverket kan inte svara på det idag utan får återkomma när det är dags att diskutera uppgiftslämning. Uppgifterna lämnas på sändningsnivå, inte på varupostnivå.

Vid återexport ska ett mindre antal uppgifter på sändningsnivå lämnas

Vad händer om uppgifterna i NCTS inte stämmer överens med deklARATIONEN? Vi tittar på detta. Kanske kan Tullverket notera avvikelserna men avvakta tills varorna är på anläggningen?

Att en transiteringsdeklARATION inte ses som en deklARATION för tillfällig lagring i nuläget, hur löser andra medlemsstater detta? Vad vi hört resonerar andra medlemsstater som vi.

När lagringen avslutas, oftast mot ett tullförfarande, skickar Tullverket ett medgivande om bortförande (utlämningsedel) till den anläggning som lagrar varorna.

#### Befordran

Befordran är tillåten mellan anläggningar för tillfällig lagring, både mellan egna anläggningar men även andras. Tanken är också att varor längre fram även kan befordras mellan medlemsstater.

Uppgiftslämning eller notering i bokföring? Utreds fortfarande och ska diskuteras under eftermiddagen.

#### Bokföringskrav

Uppfylla AEO-kriterierna vilket innebär att excel inte är tillåtet

#### Garantikrav

Hur många tillstånd finns idag? 150 tillstånd ca.

Har vi sett att en del tullager hellre vill ha tillfälligt lager? Ja, en viss indikation.

Kan tillståndshavare och deklaratant vara samma person? EIDR funkar inte eftersom tillfällig lagring inte är ett tullförfarande. I SE är det aktuellt vid uttag men då är det en annan deklaratant. Lösningen är till för att underlätta att ni inte behöver skicka mer än ett meddelande. Vi kan inte övervaka 90-dagarsgränsen i NCTS.

## 5 Gruppdiskussioner

### Lossningsmedgivande

Lossningsmedgivandet är kopplat till varorna vilket innebär att varorna måste vara anmälda innan de kan lossas.

Status gul: OK att gå in till kaj/flygplats.

Status grön: lossningsmedgivande

Hur ska rederierna veta att alla containers ombord är klara? Dialog krävs. Dellossning OK, men inte för deklaration för tillfällig lagring.

Godslokalkoden som anges talar om vilken typ av plats varorna finns på. Olika villkor, Tullverket validerar.

Anvisad plats – t ex tullkontor (Tullverket anvisar)

Godkänd plats – t ex kaj

Godkänd plats - Anläggning för tillfällig lagring

Transportör, deklaratant, tillståndshavare eller ombud kan lämna en deklaration för tillfällig lagring. Den data rederierna har tillgång till kan mycket väl innebära att rederierna kan lämna in deklarationer för tillfällig lagring. Det behöver inte vara tillståndshavaren. Flygbolag och rederier får större ansvar än tidigare men det innebär också nya affärsmöjligheter för rederier och flygbolag

Handlingbolagen är inte alltid insatta i tullfrågor och det finns många aktörer. EDI-meddelanden finns vid flyg från EU till t ex USA. Det kommer att bli en stor omställning för flygbolag som inte alltid känner till lasten idag.

Flygplats: varor ej föraviserade och planet står på plattan. Hur lång tid tar det? Det måste finnas en DTL i förväg om planet inte ska bli stående.

Samlastningscontainer? Hur gör man då? Tillståndshavaren kanske kan göra DTL? Befordra eller transitera till tullager?

### **Strukturerad digital information istället för manifest**

SID har en bas i EU-lagstiftningen, det har inte manifesten. Information från manifest kan användas till DTL. Deltagarna menade att det går att återanvända informationen för att skapa strukturerade meddelanden.

Fråga: Är Tv inte intresserade ur brottsbekämpande syfte av manifest? De är frivilliga att lämna och då faller syftet. Tv:s system borde kunna ta emot informationsmängder. En kravspecifikation på manifest kanske? Lättare för branschen att anpassa sig. För Tullverket är kravspecifikationen en deklARATION för tillfällig lagring.

### **Tullinternt journalnummer**

Vi behöver sätta id-nummer på ATP och AVA där man inte kan sätta MRN-nummer eftersom vi måste kunna se vilken typ av ärende det är. Varför måste Tv skapa detta? Kan inte säkerställa unika id:n annars.

### **Trigger**

#### **Sjö:**

Dagens trigger idag i MSW (AIS) fungerar inte optimalt. Man arbetar aktivt med att göra området mindre och endast koncentrerat till kaj. En gps-transponder som inte får stängas av i hamnområdet. Just att den kan stängas av manuellt är ett problem. Krav att ha AIS på? Uppfattning bland deltagare att AIS ska vara triggern.

#### **Flyg:**

Det finns idag ett XML-meddelande som rampen på flygplatsen tar emot. Det innehåller avgångsnummer, reg.nr på flight, beräknad landningstid och verklig landningstid.

### **Befordran**

Befordran innebär att man kan flytta gods utan att transitera. Garantin omfattas av den garanti som ställs i samband med tillståndsgivningen och är

alltså ingen transaktionsbaserad garanti utan en generell. Man noterar bara att man befordrar. Kommer troligtvis ersätta många transiteringar.

Olika perspektiv beroende på vilket flöde man har. Viktigt att ta fram lösningar som funkar för alla. Ibland vill man använda sig av transitering för att det är för många parter inblandade.

När kommer man kunna komma igång med befordran? Beror på om Sverige kör något själva eller inväntar EU. Befordran inom samma tillstånd där räknar Tullverket med att komma igång snabbare. Tullverkets arbetshypotes för att komma igång är att vi börjar så smått inom samma tillstånd och sedan kan vi eventuellt bygga ut.

Hade varit bra om man hade kunnat flytta gods från en hamn till en annan plats inom samma tillstånd men även till andra tillstånd för att slippa transitering. Enbart genom en notering.

Kan man befordra från ett tullager till ett TFL? – det kommer man kunna göra vid återexport tex till Norge när exporten är omställd.

Ska man kunna göra det för en del av godset? Detta är vanligt idag.

Tullverket har med detta i diskussionerna och kan konstatera att behovet finns.

DHL skickar gods från olika TFL i samma företag men måste idag göra en transitering. Hade varit bra att slippa det.

Finns en risk att Tv går på fel person. 90-dagarsgränsen börjar inte om för att man byter anläggning utan den fortlöper på den nya. Då är det inte tillståndshavare A vi ska gå på om det drar över utan tillståndshavare B. Hur ska vi då säkerställa att Tv vet och kan göra rätt? Tullverket måste få någon information om att godset flyttas (en annan aktör tar på sig ansvaret).

Kan inte tillståndshavare 2 säga nej till befordran? Det känns nödvändigt.

Känns konstigt om man måste lämna uppgifter inom TFL men inte inom tullager – svårt att hålla i ordning på rutiner.

Hur mycket uppgifter krävs? Detta känns som en av de centrala sakerna för om det finns behov eller inte. Antingen får det göras S2S eller M2S. Bästa är om Tullverket kan ok:a till både terminalen och tillståndshavare samtidigt.



Är uppgiftslämningen MRN och godslokalkod är det ok men om ska in på VP-nivå så blir det för mycket för att vara intressant då kan man lika gärna transitera. Å andra sidan måste ju terminalen få veta hur många kolli som ska vidare. Idag är det manifest och deklaration som måste överensstämma. Terminalen vill gärna att det i framtiden ska ligga på containernivå och inte på kollinivå (en container in och en ut). Nackdelen är garantierna som läggs helt på tillståndshavaren.

### **Medgivande om bortförande**

Ett stort behov av att slippa göra transitering. M2S-lösningen är inte att vem som helst kan logga in och kolla utan man måste vara inloggad. Hur stor del av allt gods går vidare som förtullat från APM? Ca 85% och resterande Eu-gods eller transitering.

Ser så olika ut för olika aktörer så det är bra att det tas fram både M2S och S2S.

Tullverket har fått indikationer att detta behövs men finns det saker vi missat? Känns svårt att hitta ngt som känns säkrare. Terminalen vill ha meddelandet att nu är det färdigt.

## **6 Summering och avslut**

Efter att ha sammanfattat dagen diskuterade vi om det saknas några aktörer/målgrupper inför det fortsatta arbetet och vi såg att vi behöver representanter från handlingbolagen på flygplatserna. Framöver hoppas vi på hjälp från Transportindustriförbundet att nå utländska transportörer och chaufförer.

Det uttrycktes önskemål om en betamiljö att testa webbtjänster i.

I den utvärderingsenkät som skickas ut till deltagarna tillsammans med minnesanteckningar och bildspel vill vi gärna att deltagarna passar på att komma med fler synpunkter på de frågor vi diskuterade under mötet.