

Minnesanteckningar dialogmöte

Tid och plats: 12 september 2022 kl. 15.00–16.00 via Skype

Närvarande:

APH Logistics	Niclas Rydelius
Cargo Center Sweden	Martin Gerhardt
DHL Express	Birgitta Ehnhage, Ilijana Majkic
DHL Global Forwarding	Ewa Ek
Geodis Sweden	Edward Olausson
Malmö flygfraktterminal	Joakim Rosengren
Menzies Aviation	Maria Dahlman, Nina Fehrm
SAS Ground Handling	Tommy Burman
WFS Sweden AB	Jonas Bäckheden
Tullverket	Sara Agerberg, objektspecialist
Tullverket	Agneta Andersson, projektledare ICS2
Tullverket	Mia Federley, kommunikatör, minnesanteckningar
Tullverket	Karl Flöhr, sakkunnig
Tullverket	Christina Hasselgren, sponsor
Tullverket	Helena Nordlund, projektledare Ava/DTL
Tullverket	Cecilia Olsson, kundanalytiker
Tullverket	Liza Rosén, förändringsansvarig

1. Välkommen (Mia Federley)

Mia hälsade välkommen och presenterade dagens agenda.

2. Införselprocessen (Cecilia Olsson)

Cecilia gick igenom införselprocessen och stegen där all uppgiftslämning kommer att bli digital från den 1 mars 2023: Summarisk införseldeklaration (Sid), Anmälan om transportmedlets ankomst, Anmälan av varans ankomst (Ava). Deklaration för tillfällig lagring (DTL) kommer fortsatt att göras via e-post, där kommer omställningen till digital uppgiftslämning att ske längre fram.

Syftet med Tullverkets olika dialogmöten inom utvecklingsverksamheten är att säkerställa att systemen utvecklas i god tid och att förbereda företagen på förändringen.

3. ICS2, tidsplan och uppgiftslämning (Karl Flöhr)

Vi informerar gemensamt om ICS2 och Ava för att systemen är tätare sammankopplade, för att få bättre spårbarhet. På Tulldagen i höst kommer Tullverket att hålla ett seminarium kring spårbarhet och hur det stärker säkerheten, där vi mer ingående förklarar syftet med förändringen, nämligen att det ska underlätta för tullmyndigheterna att kontrollera varor vid yttre gräns och att följa hur oförtullade varor rör sig på sin väg till och i unionens tullområde.

Uppgraderingen av ICS2 görs i flera olika releaser. Specifikationer för releaserna har publicerats och finns tillgängliga via kommissionens publiceringsverktyg CIRCABC. Arbete pågår för att ta fram operational guidelines. Testmiljön är nu öppen.

Efter att systemet för release 2 går igång den 1 mars följer en övergångsperiod till och med september 2023. Från och med 1 oktober ska alla aktörer vara i drift i ICS2. Inga uppgifter för flyg kommer längre att kunna lämnas i nuvarande importkontrollsystem.

Själva uppgiftslämningen i ICS2 bygger på hur transportdokumenten är uppbyggda på flera nivåer av information samt olika former av scenarion för transportkontrakt. Var och ett av dem är ett tekniskt meddelande till den gemensamma mottagningsfunktionen. Antingen kan man lämna komplett uppsättning från början, eller lämna minimidatauppsättningar som senare fylls på med kompletta datauppsättningar.

4. Anslutning till ICS2 via UUM&DS (Sara Agerberg)

För att lämna uppgifter till det centrala systemet behöver man registrera sig i UUM&DS och ha behörighet att skicka meddelande system till system. Sedan måste man ha genomfört conformancetester.

Företagets behörighetsadministratör tilldelar behörighet till UUM&DS i Tullverkets e-tjänster. Det kommer att vara samma inloggning till systemet som till Tullverkets e-tjänster. Själva signeringscertifikatet kan man ha fått från Tullverket eller annan godkänd utgivare. För att få Tullverkets signeringscertifikat så behöver man anmäla en kontaktperson. För conformancetester behövs även åtkomst till systemet STI-STP, den behörigheten tilldelas också av företagets behörighetsadministratör.

Kommissionen har en webbkurs som beskriver hur anslutningen till UUM&DS-systemet går till.

5. Genomgång av enkätsvar ICS2 samt övriga frågor

Enkätfråga: Hanterar ni de uppgifter Tullverket kräver i den summariska införseldeklarationen idag?

Sammanfattning av enkätsvar: Några uppger att de hanterar uppgifterna idag, några hanterar dem inte.

Enkätfråga: Kommuniserar ni elektroniskt med Tullverket idag från de system som hanterar uppgifterna?

Sammanfattning av enkätsvar: Ingen av respondenterna kommunicerar elektroniskt med Tullverket idag.

Fråga: Vi har fyra charterflyg om året, ska vi ha system till systemlösning?

Svar: Vi tror att flygbolagen kommer att ha anslutning till det centrala gränssnittet.

Fråga: Kommer det att finnas ett webbgränssnitt för att lämna enstaka summariska införseldeklarationer?

Svar: Nej, inte vad vi kan se i dagsläget. Ett webbgränssnitt kommer inte att kunna hantera den datamängd som den kompletta datauppsättningen för Sid innehåller. Det är flera master- och housenivåer. Sådana datamängder måste hanteras system till system.

6. Processen Air General Cargo – release 2

Efter terrordåden den 11 september 2001, implementerades uppgiftslämnande på global nivå. Då var det 7+1-uppgifterna som i huvudsak lämnas av flygbolaget. Genom uppgraderingen av importkontrollsystem kommer tullmyndigheterna även få tillgång till houseinformation. De uppgifterna hanteras som Air Cargo Security-uppgifter och kan stoppa varor från att lastas ombord på flygplanet. Senast före ankomst ska summarisk införsel och transportmedlets ankomst anmälas. Därefter ska anmälan om varans ankomst ske. Det måste inte ske på samma plats. Ett flyg kan landa på en plats, men inte lossa varorna där.

Vi har en mängd EU-gemensamma system blandat med nationella system. ICS2 innebär att vi har ett EU-gemensamt system som går över till ett nationellt system för Ava och DTL. Det är här den stora förändringen ligger för er.

Kommunikationssättet för att lämna uppgifter till ICS2 jämfört med anmälan av varans ankomst är Tullverkets vanliga kanaler för att lämna uppgifter system till system. Även här jobbar vi för att kunna publicera tekniska specifikationer inom kort. Vi siktar på september, men kan bli något försenade i arbetet.

7. Tidsplan Ava (Helena Nordlund)

Vi kommer ha flera leveranser inom området. Den första leveransen är för Ava-flyg. Företagstestmiljön öppnar i december och då kommer systemleverantörerna behöva göra ett slutprov. 1 mars 2023 är det produktionssättning av systemet. Notera att det blir en skarp övergång.

Det blir alltså ingen övergångsperiod, eftersom det kommer att vara omöjligt för uppgiftslämnaren att hålla reda på vem som har gått över till det nya ICS2-systemet under övergångsperioden för ICS2.

8. Uppgiftslämning Ava (Karl Flöhr)

Det är bilaga B som reglerar uppgiftslämningen. Själva meddelandet som utgör Ava, syftar till två saker: antingen att berätta att en vara har ankommit och befinner sig i tillfällig lagring; Initialt kommer vi att ligga kvar med den befintliga övergångslösningen, det vill säga att ni skickar in ett e-postmeddelande som DTL. Eller så syftar meddelandet till att referera till den summariska införselsdeklarationen som en tidigare handling.

Meddelandet innehåller i huvudsak referensen till tidigare steg, för att skapa spårbarhet. Det anger ankomstplats, en UN/LOCODE, och innehåller referenser till transportdokument som omfattas av anmälan. Det behöver inte vara så att den kompletta summariska införselsdeklarationen inkommer vid samma tillfälle. Ava innehåller ingen information om var varorna befinner sig i tillfällig lagring. Den informationen framgår av DTL. Uppgiftslämning för en elektronisk hantering av DTL kommer att implementeras längre fram.

Fråga: "Person som anmäler" – är det företaget som åsyftas?

Svar: Ja, det är den juridiska personen.

Fråga: Det är en del extrainformation med hänsyn till våra standarder. Men så länge det finns systemleverantörer som kan lösa kommunikationen så är frågan för hur utländska agenter och flygbolagen kommunicerar HS-nummer etc.

Svar: Det är skillnad mellan IATA:s uppgiftslämning som inte stämmer överens med uppgifter som ska lämnas i ICS2. Uppgiftslämningen av Ava är inte lika detaljerade.

Fråga: Vi har cirka 5 000 sändningar per dag – ska alla dessa lämnas in i uppgiftslämningen per sändningsnivå?

Svar: Ja, det blir 5 000 meddelanden som innehåller referens till Sid.

Fråga: Tredjelandsförsändelse eller transit – det är osäkert om vi får Sid-information vid mellanlandning och då har vi inte någon referens. Är inte säker på att vi får ENS-meddelande från bolag som inte flyger direkt.

Svar: Där är det intressant för oss att veta vilken informationstillgång ni har i olika flöden.

8. Genomgång av enkätsvar (Ava) samt övriga frågor

Enkätfråga: Finns det uppgifter som ni idag inte har tillgång till för att kunna lämna Anmälan av varors ankomst? Om ja, vilka uppgifter är svåra att tillhandahålla?

Sammanfattning av enkätsvar: Det finns uppgifter som är svåra att tillhandahålla, exempelvis information utanför MAWB och HAWB.

Enkätfråga: Vilken typ av lösningar bedömer ni behöver utvecklas för att kunna lämna uppgifter i Anmälan av varors ankomst från och med 1 mars 2023?

Sammanfattning av enkätsvar: Man behöver få informationen i tid, så att systemleverantörer kan processa informationen. Det behöver bestämmas om det är operatörernas ansvar eftersom vissa uppgifter inte skickas förrän flyget har lyft. Vi önskar

ett webbaserat gränssnitt för manuell rapportering ifall systemleverantörerna inte är klara i tid.

Kommentar från Tullverket: Uppgiftslämningen bygger på att använda transportinformation. Informationen ska vara tillgänglig för den som ska lämna uppgifterna.

Kommentar från Tullverket: Ansvarsfrågan – den som transporterar varan har huvudansvaret. I normalfallet är det flygbolagets agent som lämnar uppgifterna. Flygbolagen använder ofta lokala agenter för att lämna uppgifter. Det är framförallt en diskussion som bör lyftas på branschorganisationsnivå, hur ser man på processen? I den nationella uppgiftslämningen är speditörer och agenter som sitter på fler uppgiftsmängder. Diskussionen är dock högst relevant.

Kommentar från Tullverket: Vi kommer inte ta fram ett webbaserat gränssnitt i nuläget.

Enkätfråga: Behöver ni ta kontakt med en ny systemleverantör för att kunna lämna Anmälan av varors ankomst från och med den 1 mars 2023?

Sammanfattning av enkätsvar: Några uppger ja, och att man redan gjort det eller behöver göra det. Några behöver inte ta sådan kontakt.

Fråga: Är tidigare handling ett krav?

Svar: Ja, det är för att kunna göra riskbedömningar. Diskussionen kring hur identifieringen av tidigare handling har förts på EU-nivå och förnärvarande reglerar bilaga B till kompletteringsförordningen att tidigare handling är obligatorisk i Ava.

Fråga: Kommer det att ske någon motsvarighet till uppföljningskontroll för att se hur väl uppgifterna stämmer överens med den slutgiltiga importdeklarationen, exempelvis gällande HS-nummer?

Svar: Riskinformation som lämnas i ICS2-systemet kommer att följas upp på central nivå och det gäller särskilt datakvalitén.

Vi uppmanar er att ta reda på huruvida ni kommer att vara uppgiftslämnare för antingen ICS2 eller Ava, eller båda.

9. Avslut och tack för visat intresse (Mia Federley)

Mia tackade för visat intresse och informerade om att nästa dialogmöte kommer att äga rum i slutet av november, inbjudan kommer. Det finns möjlighet att träffa projektdeltagare under årets tulldaggar i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Inför nästa möte kommer förfrågan om fortsatt deltagande i referensgruppen att skickas ut.

Det går bra att kontakta mia.federley@tullverket.se för att komma i kontakt med båda projekten.

Mötesanteckningar samt bildspel skickas ut efter mötet. Mötesanteckningarna publiceras även på Tullverkets webbplats.

