

Minnesanteckningar dialogmöte

Tid och plats: 10 februari 2023 kl. 09.00–10.00 via Adobe Connect

Närvarande: GLA Aircargo Marita Andersson, Malmö flygfraktkterminal Joakim Rosengren, WFS Aero Joachim Bäckheden, Menzies Aviation Maria Dahlman Nina Fehrm, SAS Ground Handling Tommy Burman Jackline Sundholm, Cargo Center Martin Gerhardt.

Från Tullverket: Agneta Andersson, Helena Nordlund, Claes Stern Gustavsson, Mirja Ekström, Mikael Wikström, Cecilia Olsson

1. Välkommen (Cecilia Olsson)

Dagens möte har tre ämnen på dagordningen. ICS2 fas 2 för flygförsändelser, anmälan av varors ankomst för flyg samt den nya exportprocessen. I vanlig ordning skickas presentation och minnesanteckningar ut till deltagarna och minnesanteckningarna publiceras på tullverket.se.

2. ICS2, tidplan och uppgiftslämning (Agneta Andersson)

Tidplanen för ICS2 fas 2 presenterades. Aktörerna har en övergångsperiod mellan den 1 mars till den 1 oktober 2023 att ansluta till det nya systemet. Om anslutningen inte sker den 1 mars 2023, måste den ekonomiska aktören kontakta Tullverket för att få sin tidplan för anslutning godkänd genom en begäran att nyttja Deployment Window. Kontakta Tullverket på e-postadress: ics2.helpdesk@tullverket.se

För att lämna summarisk införseldeklaration i Sverige ska man ha ett svenskt Eori-nummer. Information finns på Framtida tullhantering på tullverket.se:

<https://www.tullverket.se/foretag/ifokus/framtidatullhantering/transporteraochlagravaror/summariskinforseldeklaration.4.226de36015804b8cf352f1d.html>

Så gör du för att lämna uppgifter till CR:

<https://www.tullverket.se/foretag/ifokus/framtidatullhantering/transporteraochlagravaror/summariskinforseldeklaration/sagorduforattlamnauppgiftertillcommonrepository.4.21f3dd0d183a9e9ca64f3.html?toggleAccordionText=ics2>

3. Anmälan av varors ankomst (Helena Nordlund, Claes Stern Gustavsson)

Det kommer inte bli produktionssättning av systemet i mars som tidigare var planerat. Det har vi meddelat er. Tekniska specifikationer publicerades i december 2022 och deklarerationshandledningen i början av januari. Företagstestmiljö tillgängliggörs och slutprov publiceras i juni 2023 och vi kommer även att installera systemet i produktionsmiljö då.. Senast den 31 december ska anmälan av varors ankomst lämnas för alla flygförsändelser som ankommer direkt från ett land utanför EU.

Projektmejlådan kommer på plats inom kort – vi återkommer med adressen. På tullverket.se finns information om anmälan av varors ankomst och en rekommendation är att ta del av den:

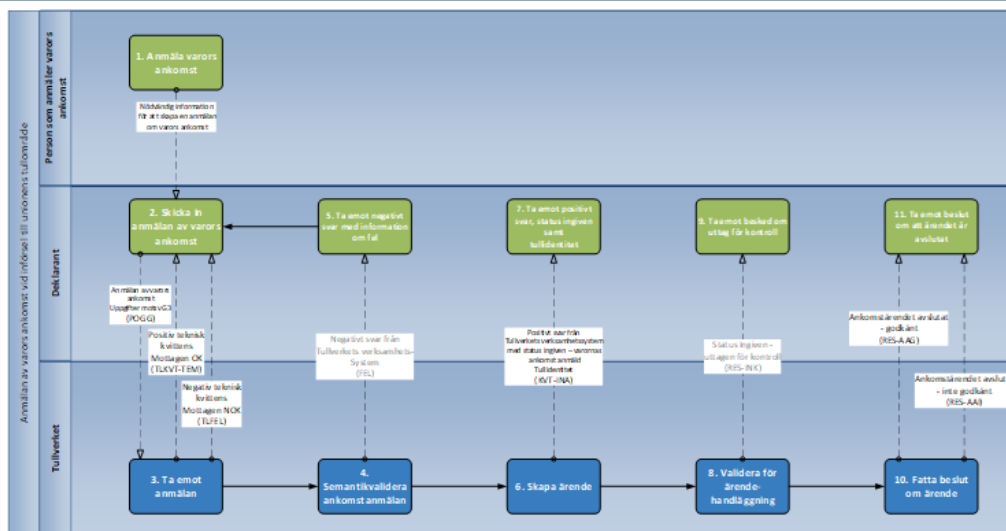
<https://www.tullverket.se/foretag/ifokus/framtidatullhantering/transporteraochlagravaror/anmalanavvarorsankomstochdeklarationfortillfalliglagring.4.260f1bcf17c73e3460e2163.html>

En anmälan av varors ankomst ska lämnas för flygförsändelser som ankommer till Sverige direkt från ett land utanför EU. Om varor från ett land utanför EU omlastas på en flygplats i ett annat EU-land före ankomsten till Sverige ska anmälan inte lämnas i Sverige. Varor som befinner sig under ett transitförfarande ska ankomstansökas inom det befintliga transitförfarandet, exempelvis i NCTS. Det gäller även för varor där tillstånd till elektroniska transportdokument utgör transitdeklaration.

Processen för anmälan av varors ankomst presenterades. Den börjar med att någon har ett behov av att lämna uppgiften. Tullkodexen anger flera tänkbara aktörer: den som för in varorna, den som agerar för någon annans räkning eller tar på sig ansvaret för detta. En anmälan får också lämnas av någon som omedelbart hänför varorna till ett tullförfarande eller en innehavare av en anläggning för tillfällig lagring/annan godkänd plats. Det avgörande är vem som har tillgång till de uppgifter som ska lämnas. Deklaranten är den som lämnar uppgifterna till Tullverket och man kan använda sig av ett ombud för uppgiftslämningen.

Anmälan skickas in och Tullverket validerar meddelandet och uppgifterna som lämnats. Om meddelandet innehåller fel får deklareranten ett meddelande om det, det kan vara tekniska fel eller att man refererar till en summarisk införseldeklaration som inte finns i den EU-gemensamma databasen. Deklaranten får då skicka in en ny anmälan av varors ankomst.

Om anmälan inte innehåller fel skapas ett ärende och deklareranten får ett meddelande om att ärendet fått status ingiven och varornas ankomst är anmäld. Tullverket kontrollerar kopplingen till den summariska införseldeklarationen men också uppgifter om transportdokumentet eller beslutar om en fysisk kontroll ska göras. Först därefter kommer ett beslut om att ärendet är avslutat (godkänt eller inte godkänt). Det är viktigt att denna information når den aktör som förfogar över varorna i de fall någon annan har lämnat anmälan av varors ankomst.



2023-02-10

Tullverket kommunicerar med den part som har lämnat uppgifterna. Vi vill betona att det är viktigt att information om status förmedlas till den som förfogar över varorna i det fall att det är annan person än den som lämnat uppgifterna. Anmälan av varors ankomst hanteras som en sammanhållen enhet. Om något i anmälan är fel och processen stoppas upp så gäller det alla varor som den omfattar. När anmälan av varors ankomst är ingiven så är varorna i tillfällig lagring.

Fråga: Om det skall ligga på fraktkontrollaktören att lämna anmälan så kommer godset att ha transporterats ca 1 km på ramp innan det skickas en AVA.

Svar: Anmälan ska lämnas innan varorna registreras på den godkända platsen (exempelvis en anläggning för tillfällig lagring). Anmälan om varors ankomst behöver alltså inte lämnas före lossning utan kan ske när varorna kommer till lagret.

Fråga: Är det en AVA per sändning eller flight? Vad händer konkret om alla sändningar på ett flyg inte får positivt svar?

Svar: Här har man ett val att göra om man vill lämna på Master eller House consignment-nivå. Eftersom anmälan hanteras som en enhet så berörs alla varor som omfattas av anmälan vid eventuella fel eller utfall för kontroll.

Fråga: Om allt gods från en flight transporteras till oss, vart ska godset som nekas kontrolleras/förvaras?

Svar: Varorna ska förvaras på en plats för tillfällig lagring och kunna kontrolleras där. De får inte frigöras till ett tullförfarande.

Fråga: Vems är ansvaret om det som är angivet i AVA inte stämmer mot det som faktiskt finns i containern?

Svar: Anmälan av varors ankomst innehåller inte mycket information om de specifika varorna utan innehåller uppgifter om transportdokumentet. Det är först i deklarationen för tillfällig lagring information om varorna finns. Uppgiftslämnaren ansvarar för att referensen till transportdokumentet är korrekt.

Fråga: Något jag funderar på är att om varorna efter AVA räknas som att de är i tillfällig lagring, så undrar jag om det finns några tankar om hur man skall hantera "manko" på en SID kontra AVA? Annars kommer troligen vår tullmässiga bokföring kunna bli korrupt om vi har varor i tillfällig lagring som aldrig ankommit. Frågan är väl då egentligen om AVA mer symboliserar en ankomstrapport eller en lossningsrapport?

Svar: Uppgifterna i anmälan av varors ankomst dvs transportdokumentet ligger till grund för det som ska registreras på en plats för tillfällig lagring. Stämmer inte uppgifterna med de varor som faktiskt ankommit måste det uppmärksammas. Eventuella misstämningar mellan AVA och inlämnade summariska införseldeklarationer hanteras av Tullverket. Vi kommer att ge mer information om den praktiska hanteringen i processen längre fram.

4. Nytt exportsystem (Mirja Ekström, Mikael Wikström)

Aktörer på flygplatser kommer att bli berörda av den nya exportprocessen vilket vi vill visa idag. Systemet byggs utifrån EU-kommissionens material och den nya processen innebär en helt ny exportprocedur, en trilogi. Det blir ett införande vid samma tidpunkt för alla meddelanden som ingår i exportprocessen.

Projektets tidplan:



En presentation gjordes där dagens exportprocess jämfördes med den nya. I den nya processen ska först en exportdeklaration lämnas. När varorna ska lämna EU ska ett meddelande om anmälan till utförsel lämnas. När planet har lyft ska ytterligare ett meddelande lämnas – att varorna har lämnat EU. Först då får kunden ett exportbevis.

Det finns en förenkling som heter Single Transport Contract (STC) som kan tillämpas när det finns en genomgående frakthandling till tredje land. Denna process innehåller bara två meddelanden. Allt uppgiftslämnande sker i Sverige även om transporten sker via annat medlemsland. STC får inte användas när varorna ska lämna unionens tullområde med vägtransport (inte heller via fasta transportinstallationer, transport på inre vattenvägar eller

annat transportsätt tex. egen framdrivning). STC får inte heller användas när man transporterar punktskattepliktiga varor eller när icke EU-varor återexporteras. Man anger koden 30500 i exportdeklarationen för STC.

Vi kommer att behöva ha en fortsatt dialog med flygaktörerna kring detta. Meddelande IE 507 ska lämnas när varorna ankommer till platsen för utförsel innehåller följande uppgifter:

I IE 507 ska anges en platsidentifiering – platsen för utförsel ska man ansöka om hos Tullverket så man får en platskod.

Anmälan av varor IE507

Huvudnivå:

MRN

Arrival notification date and time

Arrival notification place

Storing flag

Discrepancies exist (flagga)

Authorisation

Customs Office of Exit

Mode of transport at the border

Reference number UCR

Exit carrier

---Identification number

---Name

---Address

---Contact person

Transport equipment

---Seal

---Goods reference

Location of goods

Active border transport means

Transport document

Uppgifter i fet stil

= ska alltid anges

Övriga uppgifter

= ska/behöver inte alltid anges

Varupostnivå - används endast för att rapportera avvikelser (Discrepancies)

Declaration goods item number

Reference number UCR

Authorisation

Gross mass

Net mass

Type of packages

Number of packages

Shipping marks

Meddelande om varornas utförsel IE590

IE590 lämnas när varorna har först ut ur EU. Inte heller detta meddelande innehåller särskilt många uppgifter.

Huvudnivå:

MRN

Additional declaration type

Manifest number

Discrepancies exist at exit (flagga)

Customs Office of Exit (ACTUAL)

Passage Exit/Exit date

Person Confirming Exit

- Role

- Identification number, OR

- Reference number

STC, Single Transport Contract, är en förenkling som kan användas både vid indirekt och direkt export. Den stora fördelen med att använda STC är att meddelande IE590, dvs meddelande om att varorna förts ut, inte måste lämnas till utförseltullkontoret. Det finns olika saker som måste uppfyllas för att kunna använda STC. STC får inte användas när varorna ska lämna unionens tullområde med vägtransport (inte heller via fasta transportinstallationer, transport på inre vattenvägar eller annat transportsätt tex. egen framdrivning). STC får inte heller användas när man transporterar punktskattepliktiga varor eller när icke-EU varor återexporteras. För att kunna tillämpa STC måste det finnas ett transportavtal som täcker transporten från den plats där flygbolaget tar över varorna för att transportera dem ut ur unionens tullområde till en destination utanför detta tullområde. Exempelvis att det finns ett flygmanifest (Airway Bill) som täcker hela transporten.

Scenario för tillämpning av STC

1. Företaget i Sverige har varorna på sin terminal som är en godkänd plats vid export. De skapar de en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. I denna tulldeklaration måste kod 30500 anges i dataelement 12 02 000000 i ytterligare uppgifter. Det är då deklaranter begär att kunna åberopa STC. Om detta inte åberopas i exporttulldeklarationen så kan STC sedan inte användas. Det krävs alltså att deklaranter vet om vilken färdväg som varorna ska ta. Detta är steg ett i trilogin.
2. Tullverket i Sverige som är exporttullkontor tar emot exportdeklarationen och tilldelar den ett MRN-nummer som skickas tillbaks till deklaranter via ett meddelande (IE528).

3. Exporttullkontoret skickar även då ett meddelande till deklaranten om att varorna är frigjorda till export (IE529). Samtidigt skickas meddelande om förväntad ankomst till utförseltullkontoret (IE501).
4. Först då kan transportören lasta varorna och köra dem till flygplatsen.
5. Fraktföraren skickar ett meddelande till utförseltullkontoret om att de anmäler varorna till utförsel (IE507). För att kunna göra detta måste de fått information från exportören om vilket MRN-nummer som exportdeklarationen har. Detta är det andra steget i trilogin.
6. Utförseltullkontorets uppgift är då att övervaka att varorna förs ut och att de varor som anmäls till utförsel är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklarationen om återexport. Om allt stämmer skickar utförseltullkontoret ett meddelande tillbaks till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Därefter kan varorna lastas ombord och flyget kan avgå.
7. När STC används ska inte meddelande för att anmäla utförseln skickas in (IE590). Istället skickar utförseltullkontoret direkt ett meddelande till exporttullkontoret och bekräftar att varorna lämnat flygplatsen. (IE518).
8. Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till exportören som intygar att varorna förts ut (IE599).
9. När varorna sedan ska lämna unionens tullområde nere i Europa ska fraktföraren på begäran av tullmyndigheten vid platsen för utförsel lämna information om dessa varor. Det kan tex vara MRN-nummer, kopia på transportavtalet samt referensnummer.

Scenario vid direkt export , STC har inte tillämpats

Företaget i Sverige har varorna på sin terminal som är en godkänd plats vid export. De skapar de en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. Detta är steg ett i trilogin.

Tullverket i Sverige som är exporttullkontor tar emot exportdeklarationen och tilldelar den ett MRN-nummer (IE528) som skickas tillbaks till exportören.

Tullverket i Sverige skickar då även ett meddelande till utförseltullkontoret där det framgår beräknad ankomst (IE501). Samtidigt skickas ett meddelande till exportören om att varorna är frigjorda till ett tullförfarande (IE529).

Då kan transportören lasta varorna och köra dem vidare till terminalen på flygplatsen.

Innan lastning skickar fraktföraren, i detta fall flygbolagets ombud, ett meddelande till utförseltullkontoret om att de anmäler varorna till utförsel (IE507). För att kunna göra detta

måste de fått information från deklaranter om vilket MRN-nummer som exportdeklarationen har. Detta är det andra steget i trilogin.

Utförseltullkontorets uppgift är då att övervaka att varor förs ut och att de varor som anmäls till utförsel är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklarerats om återexport. Om allt stämmer bekräftar utförseltullkontoret via ett meddelande tillbaks till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Varorna kan därefter lastas ombord på flygplanet.

När varorna sedan lämnat plattan ska fraktföraren, i detta fall flygbolagets ombud, skicka in ett meddelande till utfartstullkontoret för att bekräfta att varorna förts ut (IE590). Detta är det tredje och sista steget i trilogin.

Nu skickar utfartstullkontoret ett meddelande till exporttullkontoret och intygar att varorna lämnat unionens tullområde (IE518).

Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till deklaranter som bekräftar att varorna förts ut (IE599).

Fråga: Vad händer om en vara är angiven som avgången men inte går iväg med tänkt flygplanplan, IE507 har skickats och varorna är frigjorda för utförsel?

Svar: Då lastar man varorna på nästa flygplan, ingen info om avgående flygplan finns med i meddelande IE507.

9. Avslutning (Cecilia Olsson)

Deltagarna tackades för aktivt deltagande. Under nästa vecka får ni ta del av minnesanteckningar och presentation.