



MINNESANTECKNINGAR DIALOGMÖTE MED OLJE- OCH ENERGIPRODUKTSFÖRETAG

Tid: 12 mars 2018 kl. 13.00-16.30

Plats: Tullverket, Storgatan 20, Malmö

Närvarande: Anna Olsson, SEKAB BioFuels & Chemicals
Jonas Westerlind, Contango Storage
Peter Järvenpää, Contango Storage
Torbjörn Ericson, Sydkraft Thermal Power
Patrik Wadin, Sydkraft Thermal Power
Magnus Edvaldsson, Vattenfall AB
Andreas Lilja, InterTank Nordic AB
Peter Lilja, InterTank Nordic AB
Therese Kristiansson, Nordic Storage AB
Alisa Sulejmanovic, Nordic Storage AB
Douglas Heiborn, Oxelösunds Hamn AB
Thomas Andersson, Inter Terminals Sweden AB
Maria Fohlin, E.ON Gasol Sverige
Jörgen Karlsson, E.ON Gasol Sverige
Johan Carlgren, Billerudkorsnäs skog & industri
Markus Jacobsson, Scandinavian Tank Storage
Patrik Kinnerfors, Scandinavian Tank Storage
Lars Almer, Almer Oil
Jenny Jensen, Tullverket
Martin Karlsson, Tullverket
Mattias Johnsson, Tullverket
Cecilia Olsson, Tullverket

För kännedom: Elena Poletto, Preem
Jonas Nilsson, Tullverket

1 Välkommen

Deltagarna hälsades välkomna till Malmö och dagens möte där målet var att skapa en gemensam bild av hur hanteringen av olja ser ut ur ett tullperspektiv, med fokus på lagring på tullager. Syftet var att mötet ska bidra till att öka förutsättningarna för en korrekt och enhetlig tullhantering. Agendan för mötet består av några korta informationspunkter som sedan följs av en dialog kring de punkter som vi gemensamt sett ett behov av att diskutera.

- Presentation från Tullverket om status i genomförandet av den nya tullagstiftningen, vårt samråd med näringslivet, samt hur vi på olika sätt arbetar med frågor som är aktuella för olje- och energiproduktsbranschen.
- Presentation av olje-och energiproduktbranschen (Jonas Westerlind, Contango)
- Diskussionspunkter
- Summering och avslut

2 Tullverkets presentation

Tullverkets samråd med näringslivet går under namnet dialogforum och ska ha ett tydligt syfte, mål och målgrupp. Beroende på syfte och mål används olika kanaler. Näringslivet och andra intressenter ska ha insyn i vad som diskuteras och möjlighet att kunna komma med kommentarer. Därför publiceras minnesanteckningar på tullverket.se. Tullverket prioriterar vidareförmedlare (t ex bransch- eller medlemsorganisationer) i valet av representanter till dialogforum. Det stärker förutsättningarna att kunna agera konkurrensneutralt, men också att nå ut med information och få in synpunkter ur ett näringslivs- eller branshperspektiv. Är man intresserad av att vara med och påverka kan man anmäla sig till Tullverkets kundpanel på Tullverkets webbplats.

Oftast initieras ett dialogforum på Tullverkets initiativ men det kan också, som i det här fallet, initieras av en bransch. Genomförandet av den nya tullagstiftningen gör att vi har - och framöver kommer att ha - dialog med såväl kända målgrupper som målgrupper som är mindre kända för oss.

Vi tittade på hur transportmedel och varor förs in och ut ur EU i olika steg och att ett digitalt informationsutbyte i alla steg är en utgångspunkt för den nya tullagstiftningen. Vidare pratade vi om att det är en utmaning att alla tillstånd ska vara omprövade den 1 maj 2019 trots att nya systemstöd inte är på plats. Det pågående införandet av det nya tullagerförfarandet avslutas den 1 november 2018 och efter det införs ett digitalt informationsutbyte gällande anläggningar för tillfällig lagring. I slutet av 2019 införs sedan informationsutbytet som rör anmälan av transportmedel och varor samt tulldeklarationer vid import. Vi pratade också om att ändringar på EU-nivå leder till förändringar i vår nationella genomförandeplan. Som exempel nämnde vi exportprojektet som införs först efter 2020.

Programmet Elektronisk tull, som består av ca 35 projekt och ett flertal uppdrag, har till uppgift att realisera den nya tullagstiftningen. I arbetet deltar Tullverket i projektgrupper på EU-nivå, i arbete med guidance (vägledning) på EU-nivå samt i diskussioner i EU:s expertgrupper.

När det gäller tullagerförfarandet (som är ett särskilt förfarande tillsammans med aktiv och passiv förädling, slutanvändning och tillfällig införsel), deltar tre av våra nationella specialister i expertgruppen CEG/SPE. I gruppen arbetar man brett med alla särskilda förfaranden och diskuterar ärenden och frågeställningar från olika medlemsstater. Det kan handla om ärenden som kan påverka EU:s inre marknad, hantering av procedurfrågor för lika hantering inom alla medlemsstater samt lagstiftningsförändringar och dess påverkan på medlemsstater. Majoritetsbeslut gäller om inte alla medlemsstater är överens. Nationellt samarbetar vi främst med Skatteverket i lagringsfrågor.

3 Presentation av Jonas Westerlind, Contango

Inom branschen är vi så klart konkurrenter men vi eftersträvar en likvärdig hantering. Det är en stor konkurrens på EU-marknaden och hanteringen ser olika ut i olika medlemsstater. I Sverige har branschen ingen större tradition av aktiv förädling exempelvis. Produkterna återexporteras nästan alltid efter tullager/skatteupplag. Vid aktiv förädling går produkterna sedan tillbaka till tullager. De flesta aktörerna äger inte oljan själva. Om företag upplever olika tolkningar inom EU – vad ska man göra då?

Kontakta Tullsvaret via e-post och märk mejlet med att frågan ska gå till nationell specialist. Ibland kan det räcka med en mellanstatlig diskussion.

4 Diskussionspunkter

- Hur skall vi i branschen och Tullverket hantera de differenser som alltid uppstår vid hantering av oljeprodukter? Differenserna är en följd av mätosäkerhet i form av densitet, temperatur och nivåmätning vilket gör att differenser uppstår vid alla former av lastningar och pumpningar.
- Hur skall vi hantera differenser vid sluttömning av cisterner och bergrum? Oberoende oljebolag äger aldrig oljan själva utan hanterar produkter för produktägare, det innebär att vi alltid vill ha så små differenser som möjligt. Då det alltid förekommer mätosäkerhet är det vedertaget att branschen accepterar differenser på upp till max 0,5% av den hanterade volymen.

Kvantitet från fartygsmanifestmanifest överensstämmer aldrig med den kvantitet som mäts vid lossning. Densitet, temperatur och mätinstrument gör att uppgifterna skiljer sig åt. Det går heller inte att med exakt säkerhet veta hur mycket olja som är kvar i fartyget efter lossning. Enligt uppgift så är 0,5 % differens OK inom branschen. Med anledning av de stora volymer som hanteras kan det dock innebära stora volymer. Det händer att en differens på 0,5 % motsvarar 100 ton. Ifall oljan mäts fyra gånger resulterar det i fyra olika kvantiteter. Detta är ett av de största problemen som branschen har. Hur ska det hanteras bokföringsmässigt? Ska man redovisa en avvikelse i varje hantering – trots att det inte är en avvikelse? Branschen vill notera den siffra som är fastställd av en oberoende aktör eftersom det annars blir två noteringar i bokföringen. Man vill inte ange siffrorna från manifesten eftersom de inte stämmer. Men det innebär i så fall att styrkande handling (manifesten) inte stämmer med bokföringen.

Problematiken ligger i att den korrekta siffran får man först när lossningen är klar. Deklarationen måste göras på de siffror som finns och man får inte lossa innan deklaraionsuppgifterna är på plats. Det är bara den fastställda kvantiteten som finns i bokföringen idag. En preliminär uppgift och därför tillåter Tullverket ändringar i deklaraionen. Det krävs en praxis för att slippa göra ändringar vid varje deklaraionstillfälle.

Tyskland och Nederländerna accepterar 0,5% differens. Danmark har en uträkningsmetod (en matematisk formel) för positiv och negativ differens. Det anges i tillståndet och kopplas också till inventering. Jenny efterfrågar dokument om denna praxis som skulle underlätta diskussionen internt på Tullverket samt med andra medlemsstater. FETSA (Federation of European Tank Storage Associations) hanterar olika lagstiftningsfrågor, inte bara tull. Patrik Kinnerfors undersöker om han kan få tag på dokumentation och underlag via FETSA.

Det finns rester kvar i fartyg och cisterner som man inte alltid kommer åt, på grund av hur de är konstruerade. En tank anses tom bokföringsmässigt även om det finns lite produkt kvar. Branschen eftersträvar en automation, men i dagsläget är det lång svarstid från Tullverket gällande ärenden där rester ska avskrivas. Detta önskar man få hantera själva för att göra det möjligt att snabbare ta in ny inleveranser. Skrapa tanken vill man helst undvika eftersom det är en fysiskt dålig arbetsmiljö för personalen, skapar kostnader, tar tid och inte efterfrågas av kunderna. I branschen är det helt ok om det finns små rester i tanken. Man mäter inte siffror i bergrum för faktisk behållning. Det rekommenderas inte av oberoende inspektörer.

- Avvikelseberättelse i tullagerboken. Standarddeklaration eller tulldeklaration i förväg måste upprättas för att få varorna frigjorda innan lagring på tullager. Då lossade eller lastade kvantiteter inte kan fastställas förrän efter hanteringen är slutförd föreslår vi i branschen att vi inte skall registrera dessa avvikelser i tullagerboken utan istället bara den fastställda kvantiteten. Anledningen till detta är att det blir svårare att följa tullagerboken om det är avvikelser på samtliga bokföringar. Det handlar ju i dessa fall inte om en felaktighet som måste rapporteras utan om när vi kan fastställa rätt kvantitet.

Enligt den nya tullagstiftningen ska uppgifterna lämnas i förväg. Hur man praktiskt får göra finns inte reglerat i lagstiftningen vilket är en svår balansgång för oss. Hantering av olja är en komplex fråga men beträffande avvikelser borde man kunna arbeta fram en praxis. Rapportera avvikelse tills vidare. Det finns ett meddelande för avvikelseberättelse (både saknad och övertalighet)

Vad gör man om fartyget byter hamn?
Man meddelar Tullverket.

Många frågor i frågebatteriet till tillståndet samlad garanti rör inte oljeföretagen och lagring. Fokus på tullskuld, import och att varor kan försvinna. Enorma garantier för just oljebranschen. Ombud som agerar för annans räkning får ställa orimligt höga belopp.

Pratar tillståndshandläggare samlad garanti och tullager med varandra?
Ja, absolut. Samlad garanti gäller ju ofta flera tillstånd.

Bör man komplettera sin tillståndsansökan om 0,5 % differens?
Nej, inte i dagsläget. Det fältet i tillståndet har inte tidigare använts. Som första steg måste Tullverket i så fall konstatera om och hur det ska användas. Tullverket kommer titta på frågan utifrån mötet och underlag vi får från näringslivet. Ifall fältet ska användas kommer Tullverket lämna instruktioner om det och ta kontakt med berörda.

Vi diskuterade vad tillståndshavaren ansvarar för och hur ansvarsfördelningen kan se ut beroende på roll. När det gäller oljebranschen gör kunderna inte deklARATIONEN för de verkar oftast inte i Sverige. Har du kontroll över hela processen eller bara delar avgör vilka roller du kan ha. Bygger på att deklARATIONER lämnas i förväg och att de aktiveras när transportmedels och varors ankomst anmäls.

Det finns ett önskemål från branschen att vara med i en extern referensgrupp för ankomst av transportmedel och varor. Eftersom det inte finns någon branschorganisation uppmanas företagen själva komma överens om vem som ska representera dem om det blir aktuellt.

5 Summering och avslutning

Vi var överens om att det var ett givande möte och att vi fått en bild över de problem som är gemensamma för branschen. Det finns ett önskemål om en praxis kring:

- generella avvikelser som beror på mätskillnader
- restavvikelse vid tömning
- avvikelserapportering i tullagerbokföringen

Nästa steg är att Patrik Kinnerfors undersöker om han kan få tag på dokumentation och underlag via FETSA (Federation of European Tank Storage Associations). Jenny Jensen tar sedan arbetet vidare internt.

Minnesanteckningar från mötet skickas ut till deltagarna och publiceras på Tullverkets webbplats.