

## **Dialogmöte, omgång 4 (tidigare 5), varors tullstatus och särskilda förfaranden den 22 april 2014**

### **Inledning**

Lars-Gunnar Nilsson inleder med att presentera agendan och syftet med dagen. Tullverket har identifierat ett antal viktiga punkter inom rubricerade områden och anser det viktigt att näringslivet för fram sina synpunkter på den nya lagstiftningen och på det som Tullverket tagit fram. Målet är att Tullverket får en bild av lagförslagets konsekvenser för näringslivet, för att på så sätt kunna föra fram effektivare synpunkter från Sveriges sida i arbetet med lagstiftningen. Peter Nilsson tackar för sin tid som kundanalytiker och för det goda samarbetet med dialogforumet.

Deltagarna uppmanas att höra av sig till Lars-Gunnar Nilsson eller Peter Nilsson ifall man inte vill att Tullverket publicerar respektive e-postadress på Tullverkets webbplats.

### **Närvarande**

Mattias Hermansson (KGH, Transportindustriförbundet), Thomas Giagmouridis (Volvo), Joachim Glassell (Svensk Handel), Anna Persson (AztraZeneca), Kerstin Pelaez (Dahl Sverige AB), Katti Edvardsson (Lindex, Textilimportörerna), Ulrika Badenfelt (Vinge), Lars Andréen (Schenker), Eva Petersson (Stadium), Tomas Månsson (Saab AB), Eva Kullberg (Volvo Lastvagnar), Gunilla Hökblad (Findus), Helena Kohlström Ziegel (Valmet), Ewa Borg (IKEA), Katarina Olofsson (IKEA), Fredrik Edholm (Handelskamarförbundet), Lisbeth Hallberg (Ellos), Bo Jarestig (DHL, Transportindustriförbundet)

Tullverket: Mattias Henriksson Utas, Tord Lindfors, Kenneth Persson, Stefan Björkencrona, Lars-Gunnar Nilsson, Peter Nilsson (inledning), Eva Nordlund (eftermiddag), Katarina Spolén (eftermiddag), Mirella Vukota (eftermiddag). Karin Molin (punkt 4), Margaretha Uhlin (punkt 4), Fredrik Mogren (minnesanteckningar).

Deltagarnas talepunkter föregås av initialerna.

### **1. Återblick vad som hänt i tidigare omgångar**

Fredrik Mogren och Stefan Björkencrona presentera veckomötet om införsel och import som hölls 7-11 april i Genval, Belgien. Sammanfattning av mötet distribueras till deltagarna på detta möte.

Tullverket ska lämna skriftliga synpunkter på området utförsel/export till regeringskansliet den 5 maj. Sverige ska lämna synpunkter på nämnda område till EU-kommissionen den 9 maj. Mötet uppmanas att inkomma med skriftliga synpunkter på detta område till Tullverket senast den 2 maj eller till regeringskansliet (Finansdepartementet) innan den 9 maj.

### **2. Områden i tillämpningsföreskrifterna**

**KP** inleder punkten.

#### **a. Transitering**

Jämfört med import och export blir det inte lika stora förändringar i transitproceduren. Till skillnad mot dessa kommer inte systemstödet i Sverige för transit (NCTS) att bytas ut. Det kommer regler som möjliggör en förenkling på transitområdet (förenklad

transiteringsdeklaration), men skillnaden i uppgiftslämnandet mellan den normala och förenklad delen är inte så stor.

**LA** uppger att Transportindustriförbundet arbetar för att uppgiften om lastbilen (registreringsnumret) ska kunna ersättas med ett annat id-nr, enda möjligheten idag är att ange ett containernummer.

**MHU** svarar att kommissionen ståndpunkt är att registreringsnumret ska framgå. **SB** uppger att det i början på sommaren kommer att hållas ett möte i Bryssel om vilka uppgifter som ska lämnas.

**LA** frågar vilken nytta tullmyndigheterna har av lastbilens registreringsnummer, det vore bättre ifall trailerns nummer lämnas för att kunna göra kontroller av godset.

**MHU** svarar att Kommissionen hänvisar till att det behövs för bl.a. riskanalys och att de inte velat diskutera detta inom Tullkodexkommittén

**KP** informerar om att det i UCC IA talas om ett gemensamt gränssnitt för transiteringsystemet, dock har vi dagsläget ingen ytterligare information.

Vad gäller förseglingar för transiteringar så pågår ett arbete med att skapa en ISO-standard detta kan leda till vissa förändringar av utseendet av förseglingarna (själva plomberingen).

**MHU** förseglingskraven ändras inte från dagens regler till de nuvarande.

Vad gäller de föreslagna reglerna om omlastning så är det något oklart uttryckt. I värsta fall kan det tolkas som att ej förseglade transiteringar inte får omlastas över huvud taget, och att tullen alltid måste närvara när omlastning får ske. Det förefaller också som att tullmyndigheterna måste närvara vid varje omlastning. Detta är något som inte är önskvärt varken från Tullverkets eller näringslivets sida.

**KP** informerar om manifesttransiteringar. Dessa sker inte genom NCTS, men ska genom den nya lagstiftningen ske elektroniskt. Inte heller på detta område är det tydligt hur den elektroniska kommunikationen på området ska ske. Eventuellt kommer formerna för E-manifest att användas.

**MHU** upplyser om att kommissionen kommer att tillsätta en arbetsgrupp för att hantera frågan.

**KP** även i fortsättningen kommer det att finnas möjlighet att presentera ett MRN på annat sätt än elektroniskt. Dock är det önskvärt att hela kedjan av uppgiftslämnandet sker elektroniskt. Det tidigare kravet för att transiteringsdokumentet ska skrivas ut och medfölja transporten finns inte längre kvar.

**KP** kommissionen avser att starta ett arbete med att se över reglerna och tillämpning av reservrutinerna på bl.a. tranistområdet, en målsättning är en högre grad av harmonisering.

**MH** frågar om möjligheten för förlängning av tiden för kontrollmeddelandet för avslutandet av transiteringen och frågar om detta inte kan påverka att den ställda garantin belastas under en längre tid.

**MHU** svarar garantin återställs redan när transiteringen ankomstregistreras i NCTS. Om meddelandet om kontrollresultat dröjer så bör det inte påverka garantin.

LGN andra MS kan ha meddelanden som saknas i den version av NCTS som Sverige använder idag.

För svensk del har efterfrågan noterats om meddelande till:

- Aktuellt Tillfälligt lager/Tullager, när varor är frigjorda för transit (jmf UTL, ZKB)
- Aktuell Godkänd Mottagare, att transit är uppstartad och varorna på väg (förvarning att reducera administrativ börda när varor men inte TAD lämnas vid lossning)
- Tullverket av huvudman, om att få byta garanti (om tidigare angiven är fullt utnyttjad).

En fråga för MHU att kanske undersöka om det är möjligt för MS att själva lösa detta eller om det ska ske genom någon harmonisering.

**MHU** svarade att det är något som görs nationellt och i vissa fall kan medföra problem just för att det inte är internationellt harmoniserat fullt ut.

#### b. Varors tullstatus

KP det kommer att införas ett centralt system för lagring av information om varors tullstatus, vilket ersätter dagens hantering på papper. Vid presentation av varan på gränsorten ska varans status finnas i systemet och detta fungerar som beviset för att varan har unionsstatus. Sannolikt kommer en referens att finnas på t.ex. e-manifestet om att varan har unionsstatus. Möjligheten att bli godkänd för att intyga varans tullstatus kommer att finnas kvar under namnet "Godkänd Utfärdare". Är man inte godkänd skickas en begäran till tullmyndigheten om ett intygande och svar med MRN erhålls. Detta, PoUS (Proof of Union Status) ersätter dagens T2L.

**MHU** det är inga skillnader på processen i framtiden och idag, vilket bör innebära att även ombud kan utfärda PoUS om de kan bevisa varornas status.

KP möjligheten att göra det på papper kommer att försvinna.

Huruvida de som idag har T2L-tillstånd måste söka nya PoUS-tillstånd är inte helt klarlagt.

#### c. Lagring (tullager)

**KP** tullager kommer i framtiden att hanteras helt elektroniskt. Tulldeklaration för uppläggning m.m. måste skickas elektroniskt. Detta ska vara genomfört 1 maj 2016. Utrymmet för övergångsbestämmelser ser idag ut att vara begränsat. Samtliga tullagertillstånd kommer att upphöra per den 30 april 2016 vilket medför att tillstånd måste sökas på nytt och vara på plats 1 maj 2016 för fortsatt användning av tullager.

Dagens typindelning av tullager (A-E) ersätts av typerna allmänna tullager och privata tullager. Bestämmelserna i UCC IA/DA om tullager är inte så omfattande, vilket eventuellt

innebär ett visst utrymme för nationell lagstiftning. Det kommer dock innebära ändrad tillämpning bl.a. kan inte en tredje part driva ett tullager.

**KE** frågar om hur hanteringen av de nya tullagertillstånden kommer att ske eftersom de som har dessa inte kan ha ett stopp i verksamheten. **KP** svarar att det bör finnas möjligheter att söka och få nytt tillstånd beviljat innan 1 maj 2016.

**LGN**: jag har varit med om byte av tillstånd och –ägare flera gånger. Det smidigaste var att innehavare intygade till Tullverket att allt på lager övergår till nytt tillstånd och ansvar – Tullverket var helnöjd, slapp uttag/uppläggning/inventering mm mm. Det är bättre lösning än att låta varor i tidigare tillstånd ligga kvar en X tid och påbörja ett nytt lagers saldo(kräver att system klarar också)

**KE** frågar om förenklingar inom ramen för tullager E kommer att ändras eller se ut som idag. **KP** svarar att det inte kommer att se likadant ut bl.a. eftersom vissa förenklingar inte längre kommer att vara kopplade till tullagertillståndet. Det är kanske också tänkbart att det kan vara så att varor som finns på lagret kan få ligga kvar viss tid.

**KE** och **LH** anser att kontroll vid upplägg på tullager är att föredra framför kontroll vid uttag från tullager.

**EK** frågar om när information om ändringarna och specifikationer kring system m.m. för tullager kommer att presenteras. **KS** svarar att tullagerprojektets plan är att analysfasen avslutas innan årsskiftet och bjuder in till att delta i projektets referensgrupp. Referensgruppen planeras att starta kort efter sommaren och bestå av ca 8 personer. Den kan bli uppdelad beroende på vilken form av aktivitet som tullagret används i (industriell tillverkning, leverans av konsumtionsvaror till återförsäljare eller butik etc.).

Upplägget kommer att kunna ske direkt från t.ex. hamn eller gräns utan att passerara tillfälligt lager eller starta en transitering (s.k. direkt upplägg).

**LGN** påpekar att tullager kommer att bli den första stora förändringen genom den nya lagstiftningen eftersom allt blir elektroniskt.

**KE** frågar om hur överföringar mellan tullager kommer att ske elektroniskt. **KP** och **LGN** svarar att det ännu inte är klart om vilken information som eller hur den ska skickas mellan tullagerhavare vid förflyttning.

**MH** hur många tullagertillstånd finns idag. **KS** svarar ca. 500 tillstånd, men många fler lagringsplatser.

Detaljhandelsförsäljning från tullager är definierat i UCC DA och där tydliggörs att det inte är möjligt med försäljning till konsument direkt från tullager i butik.

I det liggande lagförslaget (UCC IA/DA) framgår att den som har tillstånd till tullager även måste vara innehavare av det fysiska lagret. Dock förefaller möjligheten till att någon annan aktör lägger upp varor på ett tullager.

**LGN** summerar med att dagens tullagertillstånd måste sökas om. Den största förändringen är typerna av tullager och att kravet för att få tillstånd är att man även innehar det fysiska lagret. Q-markering, underrättelse vid gränspassage och Gateway Sweden försvinner.

d. Aktiv förädling

Restitutionsystemet upphör från och med den 1 maj 2016, möjligheten finns inte längre kvar i den nya lagstiftningen. Aktiv förädling kommer att innebära att alla som önskar fortsätta med detta förfarande behöver söka nya tillstånd, både de som idag använder sig av restitutionssystemet och de som använder sig av suspensionssystemet. De varor som ligger inom förfarandet den 1 maj 2016 kan avslutas genom det befintliga tillståndet, men några nya anmälningar är inte möjligt.

Tullverket har i dagsläget inte ett komplett systemstöd för att hantera aktiv förädling elektroniskt och har inte planerat för att lansera något nytt system till den 1 maj 2016.

**AP** frågar om hur de löpande tillstånd för bearbetning under tullkontroll ska hanteras om giltighetstiden sträcker sig över 1 maj 2016. Det kommer att vara möjligt att avsluta påbörjad bearbetning.

**EN** informerar om möjligheterna i lagstiftning att tillfälligt suspendera tillstånd. I vissa fall kan tullmyndigheterna suspendera ett tillstånd tillfälligt antingen på begäran av tillståndshavaren eller på eget initiativ. Detta medför att det tillstånd inte alltid måste återkallas och sökas på nytt.

De föreslagna reglerna om aktiv förädling innebär att fordon i allmänhet (även personbilar) kan tillverkas av delar under förfarandet och att förfarandet avslutas med leverens inom EU utan att tullskuld uppstår.

Vad gäller avräkningsnotor kommer dessa också att lämnas elektroniskt. Huruvida det ska ske 1 maj 2016 eller senare beror på utformningen av övergångsbestämmelserna.

**TM** frågar om varför tillståndshavare till aktiv förädling suspension måste söka nya tillstånd. **EN** svarar att den nya lagstiftningen bl.a. innebär ändrat uppgiftslämnande och krav på obligatoriskt ställande av garanti. Vad gäller garantier kan dessa i vissa fall sättas ned enligt de generella reglerna om garantier.

**LGN** frågar om hur mötet ser på möjligheterna till självadministration för att ansöka om nya tillstånd. Mötet anser att det vore en bra idé att förenkla och effektivisera hanteringen av tillstånd. Det pågår ett centralt arbete inom EU för att samla information om företag i syfte att förenkla ansökningar om tillstånd och tillståndsgivningen.

**AP** frågar om Tullverket har någon plan för att hantera och prioritera de nya tillståndsansökningarna.

**EN** giltighetstiden för tillstånd kan utsträckas till 5 år istället för nuvarande 3 år. Det kommer inte att vara en tidsgräns för hur länge varan kan befinna sig under bearbetning, den tiden är behovsstyrd.

**GH** tillstånd som går ut t.ex. i januari 2016 hur hanteras mellantiden? **EN** svarar att man i så fall kan få ett kort tillstånd som sträcker sig fram till 30 april 2016. Möjligheten att förlänga nuvarande tillstånd med några månader vore en bra lösning, men det är oklart om det är möjligt enligt dagens regler. Tullverket behöver undersöka möjligheterna till en generell lösning för tillstånd som går ut kort innan 1 maj 2016 för att undvika att ge ut nya tillstånd med kort giltighetstid.

**EN** uppmanar att de som idag använder sig av restitutionssystemet bör övergå till suspensionssystemet.

e. Passiv förädling

Skiltnadstullmetoden upphör att gälla och ersätts med en annan metod för att räkna ut skiltnader i tull när tull beräknas på vikt och mängd.

### 3. Fortsatta arbetet

På frågan om hur lång tid näringslivet behöver på sig för att söka, få och ställa om till att börja använda nya tillstånd är svaret 9-12 månader.

**LGN** uppmanar mötet att man ser över sina tull- och affärssystem för att redan nu identifiera i vilka system som ändringar krävs för aktiv förädling, tullager m.m.

### 4. X/Y frågan – vilken nivå ska uppgifter lämnas på?

**LGN** presenterade kommissionens förslag och problematik kring frågan om att varje varupost ska anses utgöra en deklaration. Detta föranleder frågor kring om uppgifter som normalt lämnas på huvudnivån (Y) även ska kunna lämnas på varupostnivå (X).

Tullverket har försökt men inte erhållit tillfredställande svar på när detta behov skulle förväntas uppkomma och förutser stora konsekvenser i systemanpassningar för både Tullverket och näringslivet om detta förslag skulle beslutas.

**LGN** efterfrågade därför om näringslivets representanter kan identifiera ett behov.

Förslaget beskriver tre scenarier för både export och import som presenterades från distribuerat underlag.

För normala (transaktionsbaserade deklarationer) kunde ingen deltagare identifiera något annat behov av att lämna uppgifter annat än enligt scenario 1 - på Y-nivån (huvuduppgifter).

**LGN** presenterade då samma scenarier men för andra typer av tulldeklarationer.

För sammanfattande deklarationer (vanligast en samlingsdeklaration; med flera förenklade importdeklarationer med samma tulltax best dag görs en kompletterande deklaration t.ex. samma order men ankommer i olika container med olika tullid från HNK). Några deltagare kunde bekräfta att ett behov kan finnas enligt scenario 2 placera (om) olika avsändare på varupostnivå - men då med en mottagare på huvudnivå.

Samma skulle kunna gälla export, men då omvänt en avsändare - flera mottagare i varupost. Sällan förekommande behov.

För periodiska deklarationer (sammanfattande deklaration men för en tidsperiod omfattande flera tull tax best dagar), för både import och export. Några deltagare kunde bekräfta att ett behov kan finnas att enligt scenario 2 placera (om) olika avsändare på varupostnivå (och tax best datum).

Ingen deltagare kunde se något behov för scenario 3 – kommissionens förslag. Eftersom det scenariot även kräver att indirekt ombud lämnar tulldeklarationen så tillfrågades de deltagande ombuden särskilt och dessa bekräftade enhälligt att scenario 3 inte var aktuellt. Representant för SIET fick förhinder att närvara och därför saknas deras uppfattning.

Normal – transaktionsdeklaration. En avsändare och en mottagare i huvudnivån.

Sammanlagning av flera sändningar till en frakt och tulldeklaration.

Delning av en sändning och en deklaration till flera mottagare

Normal (transaktionsbaserad tulldeklaration)

Sammanfattad (samlingsdeklaration, normalt flera förenklade (HNK) i enkompletterande deklaration (TNU) alla med samma tulltax best dag)

Flera avsändare, en deklarerant och flera mottagare.

Det finns även tre scenarier för import.

LGN sammanfattade att vi stärkts i uppfattningen att det inte finns ett business case för att använda kommissionens förslag scenario 3 i Sverige.

Scenario 2 kan det finnas behov för, men då i speciella fall. Det ska då explicit beskrivas som särskilda typer av deklarationer och dess krav på data samt nivåer får bedömas när så sker.

Scenario 1 – finns behov för och används i alla transaktionsbaserade deklarationer.

## **5. Eventuell fortsättning av dialogmöten**

Vid utvärdering av mötet framkommer att den nya dialogforumsformen är givande för både representanter från näringslivet och från Tullverket. Det upplevs som mer praktiska diskussioner än tidigare former för samverkan. Det finns vissa svårigheter att nå något konkret

Näringslivets representanter uppmanas att sammanställa en lista med de 10 absolut viktigaste punkterna för näringslivet i den nya lagstiftningen.

Tullverket kommer att ta fram en motsvarande lista.

Den planering som ligger för Review Cycle 2 (augusti – december) medför att det är ont om tid för motsvarande möten inför varje synpunktshantering. Tullverket föreslår att ett möte hålls i efterhand för att summera ändringarna i RC2.

## 6. Mötet avslutades