

Uppföljande dialogmöte med sjö- och flygaktörer samt systemleverantörer om tekniska lösningar för att underlätta export- och utförselprocessen

Tid och plats: den 15 oktober 2025 kl. 10.00–11.00, via Adobe Connect.

Deltagare: Kjell A Myren, Marita Andersson (GLA), Martin Andersson (DHL), Martin Andersson (PipeChain SCM Tyringe), Bengt (Maersk), Jonas Carlsson (Cargo Center Arlanda), CM, Claes Dahlquist (AEB), EE, Ellinor, Emil (Ecus), Erik Engquist (SAP), Aud Erpestad, Peter Felldin (Evergreen), Nina Fehrm (Menzies aviation), Maria Fjall, Nicklas Fredriksson (MSC), Marina Friberg (Schenker, representerar Transportindustriförbundet), Jonas Geisel, Martin Gerhardt, August Gustafsson (APM), Malin Gustafsson (Grimaldi), William Gustafsson (DHL), Kjell Gyllenhammar, Stefan Hammar (Maersk), Fredrik Hansson (Grimaldi), Helena, Pia Holmlund, Joachim Holst (MSC), Cristina Högstöm (Ecus), Roger Isberg (AEB), Gunilla Jacobson (CMA CGM), Elin Jansson (DB Schenker Air), Tommy Jensen (Kuehne Nagel), Torbjörn Johansson (Descartes), Ulrika Johansson, Julio, Caroline Kristensen (PipeChain SCM Tyringe), Marcus Kwasniewski (Ocean Network Express), Sofie Lindberg, Ilijana Majkic (DHL), Bibbie Marti (Descartes), Martina, Emilio Milenkovic, Mimmi, My, Kristina Nilsson (PipeChain SCM Tyringe), Jessica Odelhage (Gothenburg Roro Terminal), Edward Olausson (Geodis), Egor Paanukoski (Qstep), Patrik, Sarah Petersson (APM), Joakim Rosengren (Malmö flygfrakt), Robin Rosengren (The Logistic Solution Sweden), Frida Råhagen (Descartes), Kristian Schragen, Liselott Selander (Gothenburg Roro Terminal), Michael Sellers, Anders Sjödin, Johanna Sterner (GKN Aerospace), Stephanie (Eimskip), Marcus Sörmvall (DHL), Henrik Tingdahl (The Logistic Solution Sweden), Joel Winnige (CargoIT), Karolina Yavuz (Fedex), Rebecca Zorman.

Tullverket: Johan Hallberg, Henrik Sjökvist, Mikael Wikström, Magnus Dyrander, Mia Federley, Thomas Hult, Katrin Feiz, Camilla Kyledal (anteckningar)

Inledning

Mötesdeltagarna hälsades välkomna till mötet och därefter följde en presentation av agendan:

- Presentation av planerade leveranser
- Exportprocessen inklusive servicemeddelandena
- Ändrad tillämpning flyg – uppföljning från förra mötet
- Frågor?

Presentation av planerad utveckling och produktionssättning våren 2026

Tullverket har sedan det senaste mötet (se minnesanteckningar från 2025-06-10) arbetat med att utveckla e-tjänsten Fråga status och e-tjänsten för IE507 och IE590. Användare kan i e-tjänsten nu tydligare se status och datum för meddelande IE529, IE525, IE599. Det går även att skicka in statusfrågan om flera MRN vid samma tillfälle.

Vi har fortsatt att juridiskt och tekniskt utreda en lösning som kan underlätta och effektivisera utförelseprocessen för en system- till-systemlösning. Utvecklingen av förslagen är mer komplex än vi trodde vid första anblicken, därför har vi nu som målsättning att meddelandena ska finnas på plats under våren 2026.

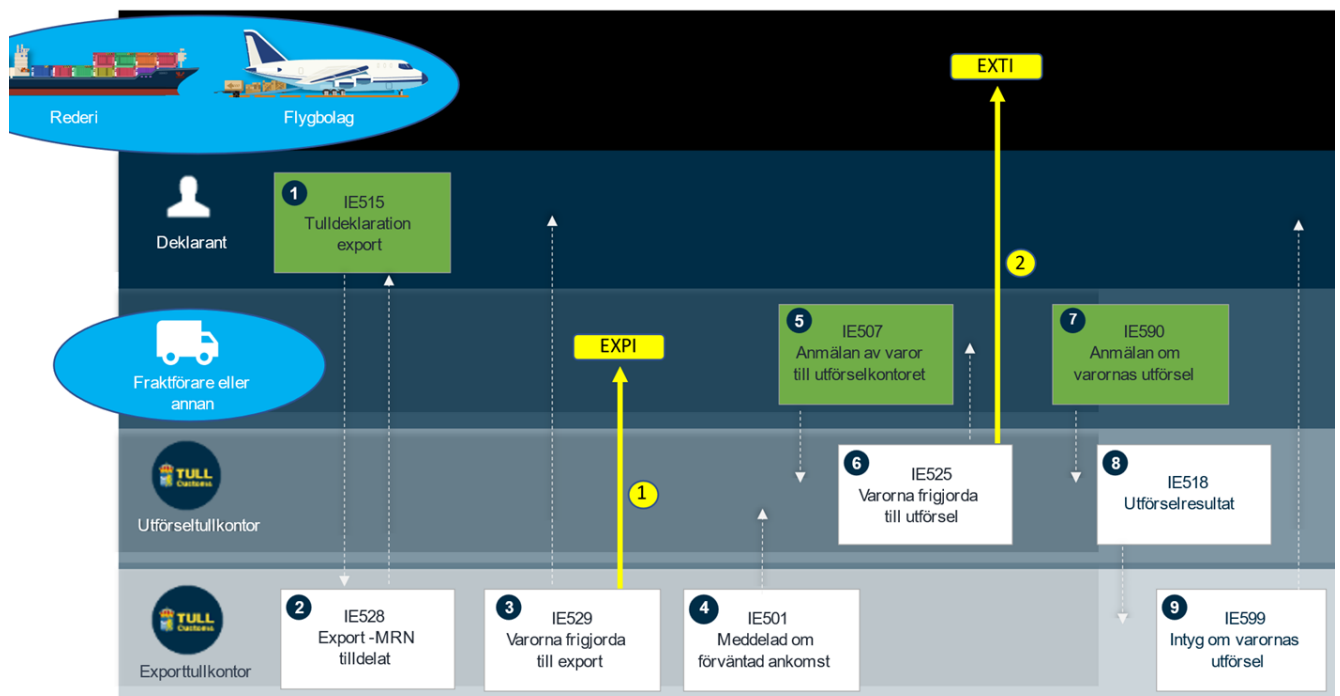
Tullverket kommer att utveckla system till systemlösning för

- Fråga status – meddelandet kommer att spegla uppgifterna som finns i e-tjänsten Fråga status
- Servicemeddelande IE529 - EXPI Information om frigjorda varor för export
- Servicemeddelande IE525 - EXTI Information om frigjorda varor för utförelse

Notera att tidigare aviserat Servicemeddelande IE599 inte längre är aktuellt.

Vår målsättning är att en lösning ska vara på plats i april 2026. I början av nästa år kommer mer information om ansöknings- och anslutningsprocessen.

Process – standardtulldeklaration vid export inkl. servicemeddelanden



I deklarationen ska det anges en "Mottagarkod" som styr vem som kommer att ta emot information från föregående steg i processen, dvs steg 2 IE507 samt steg 3 IE525. Koden är unik per meddelande och knuten till en specifik mottagare. Den som vill kunna ta emot ett servicemeddelande behöver ansöka om att bli tilldelad "mottagarkod".

EXPI: Information om frigjorda varor för export (IE529)

När den tilldelade mottagarkoden anges i deklarationen IE515 och koden är registrerad som en prenumeration hos Tullverket skickar Tullverket i samband med IE529 ut meddelandet EXPI till registrerad mottagare. Meddelandet innehåller information som är underlättar för att nästa steg i processen ska kunna utföras IE507.

EXTI: Information om frigjorda varor för utförsel (IE525)

När den tilldelade mottagarkoden anges i deklarationen IE507 och koden är registrerad som prenumeration hos Tullverket skickar Tullverket i samband med IE525 ut EXTI till registrerad mottagare. Meddelandet innehåller information som är underlättar för att nästa steg i processen ska kunna utföras IE590. Obs ett begränsat antal uppgifter.

Det pågår analys om vilka uppgifter kan lämnas vidare i respektive steg. Som vi ser det väljer deklaranten aktivt vilken part som ska få informationen i deras exportdeklaration när de anger mottagarkoden i deklarationen. Men för nästa steg så har inte den ursprungliga deklaranten samma möjlighet att välja aktör därför är det ett mer begränsat antal uppgifter som kommer kunna skickas med till aktören som ska utföra steg 3.

Förutsättningar – bli mottagare av EXPI/EXTI

Vi arbetar nu med förutsättningarna för anslutningsprocessen. Den aktör som vill motta servicemeddelande för export behöver ansöka hos Tullverket för att bli mottagare. Förutsättningen för att bli mottagare och att ta emot meddelandena EXPI och eller EXTI är:

- TVEDI, registrering för kommunikation via EDI
- Utfört godkända tester för IE507 och eller IE590
- Utfört godkända tester för EXPI och eller EXTI
- Har efter ansökan blivit tilldelad en "mottagarkod" för EXPI respektive EXTI.
- "Mottagarkoden" har registrerats som en prenumeration i Tullverkets EDI-flöde

Ett företag kan ansöka om att bli mottagare för ett eller båda meddelandena EXPI och EXTI. Man kommer tilldelas en unik mottagarkod per meddelande.

Utestående frågor

Vi vill lyfta några frågor som vi vill ha synpunkter från företag och systemleverantörer för att få en bild av era behov för att ta med oss det in i vårt analysarbete. Skicka era synpunkter snarast möjligt till projekt.export@tullverket.se.

- "Mottagarkod" – finns det behov av att ha fler än en kod per företag och prenumerationsmeddelande?
 - Exempel om ett företag har ansvar för olika platser inom landet.
- Vilka uppgifter är nödvändiga i EXPI? Varför?
 - Vilka uppgifter utöver de som ges i "Fråga status" behövs för att kunna lämna IE507? Vad ser ni som nödvändigt för att automatiskt kunna skapa upp IE507 i era system.
- Vilka ytterligare uppgifter är nödvändiga i EXTI? Varför?
 - Vilka uppgifter utöver de som ges i "Fråga status" behövs för att kunna lämna IE590? Notera att uppgifterna här kommer vara mer begränsade än för EXPI eftersom deklaranten inte styr vem som lämnar uppgifterna i steg 3.

Det kom upp efter mötet att Tullverket även vill få in era synpunkter angående

- Om ni anser att det finns behov av att uppgifter om mottagare av servicemeddelanden samt mottagarkod per servicemeddelande ska publiceras på tullverket.se?

Fråga från mötesdeltagare: I bland fastnar vi på att steg 3 inte kan skickas in, och har fått svar att det är för att vi inte använt samma kod som steg 2. Men när vi kollar vårt system och använder samma som vi skickade på steg 2 så blir det samma fel, så vi skulle vilja kunna se vad som ni mottagit från oss som steg 2. Är det då pga. att någon annan har skickat in steg 2? T ex vi skickar in steg 2 med Göteborg som exit kontor sen skickar vi steg 3 med samma men får "inskickad med fel" när vi kontaktar support får vi informationen att steg 3 är inskickad med annat exit kontor än steg 2.

Svar: Vi behöver ett förtydligande här. Är det någon annan som skickat in steg 2? Anmäl det som incident till oss och skicka med exempel på MRN och vilket utförselkontor som använts, så kan vi utreda det vidare.

Fråga från mötesdeltagare: Ur syslev-perspektiv; det felet vi oftast får i de här fallen är "omdestinering tillåts ej" för att nån har angett ett annat tullkontor i steg 2.

Svar: Gör en incident om detta och skicka med information om vilka utförseltullkontor som använts.

Fråga från mötesdeltagare: Om EXPI inte ska vara en fullständig IE529, så behöver STC-statusen vara en del av det mindre meddelandet.

Svar: Ja, det är en förutsättning att STC-statusen står med.

Fråga från mötesdeltagare: Instämmer gällande Steg 3, svårt att göra rätt när annan part gjort Steg 2. Man får prova sig fram manuellt för att hitta rätt kod för utförseltullkontor. Vanligt fel är att last ut från Stockholm har Utförselkontor Norrköping, ut från Gävle har Stockholm som Utförselkontor när annan part har gjort Steg 2 än part som gör Steg 3.

Svar: Bra med exempel på hur deklaration och flödet hanteras. I enlighet med specifikationerna från kommissionen måste samma utförseltullkontor som anges i steg 2 anges i steg 3.

Fråga från mötesdeltagare: Eller ta bort valideringen, kanske räcker med att Steg 3 blir gjord.

Svar: Det är inte aktuellt att ta bort valideringen då vi följer kommissionens specifikationer. Information om angivet utförseltullkontor bör vara med i servicemeddelandet mellan steg 2 och steg 3 EXTI).

Fråga från mötesdeltagare: Det är ju mer sannolikt att den part som gör steg 3 vet korrekt utförselkontor. Som rederi vet ju vi var godset lastats ombord på fartyg.

Svar: Vi tar med exempel och frågeställningar som ni har.

Fråga från mötesdeltagare: Hur vore det om Fråga status visade alla tullkontor som är inblandade i en export, både deklarerat utförseltullkontor, och det som blivit angivet i steg 2?

Svar: Vi tar med oss detta och tittar på vad vi kan göra i e-tjänst respektive EDI-flödet.

Påminnelse om ändrad tillämpning, flyg

97 % av ärendena inom exportflödet avslutas korrekt men vi vill komma upp till så nära 100 % som möjligt och därmed minska antalet efterlysningsförfaranden. Servicemeddelanden är en del i lösningen för att få bukt med siffrorna.

Ett efterlysningsförfarande startar efter 90 dagar ifall inte exporten inte avslutas korrekt. Just nu är det 3 % av exportflödet som hamnar i ett efterlysningsförfarande. Eftersom det är ca 500 000 deklarationer per månad så är det ett stort antal (ca 15 000 per månad) och orsakar balanser samt merarbete för såväl oss som för er. Om inte flödet avslutas korrekt

blir ärendet ogiltigförklarat efter 150 dagar vilket blir felaktig hantering eftersom varorna i de flesta fall har förts ut. Detta påverkar dessutom Sveriges handelsstatistik.

Sedan förra mötet har Tullverket beslutat att under en övergångsperiod, till dess att AES och dess uppgiftslämnande och trilogin fungerar inom EU, att avgångsflygplatsen i flygfraktsedeln (AWB) styr vilket som ska vara utförseltullkontoret där både steg 2 och 3 ska lämnas. Detta betyder att det faktiska utförseltullkontoret i de allra flesta fall blir ett svenskt utförseltullkontor enligt uppgiften om avgångsflygplats i flygfraktsedeln (AWB). Vid tillämpning av STC ska precis som tidigare utförseltullkontoret alltid vara svenskt och enbart steg 2 ska lämnas.

Tullverkets tolkning av lagstiftningen kvarstår med att behörigt utförseltullkontor ska vara det tullkontor som är behörigt för den plats där varorna lastas på flyget till en destination utanför EU:s tullområde utan någon efterföljande omlastning och vi kommer kontinuerligt följa frågan på EU-nivå och informera om när de praktiska förutsättningarna har förändrats så att indirekta exporters kan fullföljas för flygflödet i andra medlemsstater.

Även om vår tillämpning är ändrad för indirekta exporters så ser vi att det fortfarande är många indirekta exporters som inte blir avslutade. Vi informerar i Tullnytt men behöver hjälp med att påminna era kunder att ange svenskt utförseltullkontor, eller att de ska använda STC förfarandet.

En stor andel av de 3 % som inte blir korrekt avslutade handlar om direkta exporters där inte steg 2 och steg 3 avslutas korrekt. Tullverket har påbörjat och kommer utöka övervakningen av dessa operatörer. Vi behöver hjälp med att förstå vad som förorsakar i sjö- och flygflödet att ärendena inte avslutas korrekt. Skicka era synpunkter till projekt.export@tullverket.se.

Fråga från mötesdeltagare: Hur stor skillnad är det sen ni gick ut med att det var ok för oss flygterminaler att skicka in IE507 samt IE590 på ej avslutade deklarationer?

Svar: Av flödet blir 50 % avslutade som direkta exporters med 50 % kvar som indirekta exporters som inte blir avslutade. Vi tror att exportörer/ombud inte uppfattat vad som ska göras.

Fråga från mötesdeltagare: Misstänker att de sista (i flygflödet) är att vi får fel metod från deklaranten, vi ser många som aviserar som STC fast de är normalförfarande.

Svar: Om det aviseras som STC så förklarar det varför steg 2 görs men aldrig steg 3. Det är något vi kan gå ut i Tullnytt med. Man ska inte avisera STC till aktör vid platsen för utförsel om STC inte används i deklarationen.

Fråga från mötesdeltagare: Ett problem med att exporters inte avslutas, har t ex varit att vi gjort exporten, annan aktör kör varorna och lastar på bil, och en tredje part ska göra steg 2+3. Men den tredje parten inte kunnat göra stegen pga. att det varit fel utfartstullkontor i exporten, och de försökt göra steg 2 på annat. Men detta har sen inte informerats vidare till de andra parterna.

Svar: I vilka fall går det inte med omdestinering? Om det är en bugg – skicka in exempel som incident med uppgift om MRN och vilka utförselplatser där det inte har fungerat.

Fråga från mötesdeltagare: Vi ser att leveranser med leveransvillkor FCA, där mottagaren ansvarar för att boka transport, inte fungerar. Vi har som exportör behov av att steg 2 och 3 skickas in på vår export men mottagarens speditör/transportör tar inte alltid ansvar för steg 2 och steg 3. Speditören anser att ansvaret inte ligger hos dem utan hos exportören, vilket vi som exportör inte håller med om.

Svar: Det är fraktförarens (aktör vid platsen för utförsel) ansvar att lämna steg 2 och 3. När Tullverket gör övervakning och det visar sig vid utredning av det specifika fallet att sådant har skett, kontaktar vi fraktföraren (aktör vid platsen för utförsel). Om en aktör inte lämnar deklarationer/anmälningar som man ska kan det vara fråga om tullförseelse som kan leda till böter. Införande av servicemeddelande i processen kan lösa en del i denna problematik, men inte allt. Därför är det bra att vi får exempel på varför det inte fungerar. Skicka oss gärna fler.

Övriga frågor

Fråga från mötesdeltagare: Önskar ett klagörande, gällande tidsplanen. När kommer det att finnas en teknisk lösning på plats som gör det möjligt att kontrollera MRN-status i batch för flera containrar samtidigt? Hur kan vi som rederi säkerställa att Steg 1 och Steg 2 är genomförda innan lastning av containrar på terminalen? Vi har behov av en teknisk lösning. Kan inte manuellt slå flera hundra MRN varje dag. April nästa år för sent. Över 12 månader sen vi lyfte problemet. Känns konstigt vi ska ställas till ansvar för något vi inte kan kontrollera. Vi har inte förutsättningar att göra jobbet och hjälpa kunder. Då blir det konstigt att Tullverket pratar om att övervaka och besluta om tullförseelser. Vi gör vårt bästa men kom inte och straffa. Önskar att prioriteringar vore annorlunda.

Svar: Vår målsättning är att tekniska lösningen är klar i april för att kunna ta emot servicemeddelande för steg 2 och 3. Vi förstår att situationen är problematisk och att det kräver mycket administration för alla parter. Vi har behövt prioritera leveranser gentemot EU Kommissionen i första hand. Vi vill ha dialog med aktörerna för att få en bättre bild av vad problematiken består av. Vi efterfrågar fler exempel. Vi kommer bjuda in till mer möten så fort vi har mer information. Vi hjälper och stöttar aktörer och har inte "straffat" någon.

Fråga från mötesdeltagare: Ingen vidare information om fråga status-meddelandena?

Svar: Vår målsättning är att leverera detta i april.

Fråga från mötesdeltagare: Om vi anmält steg 2 för gods som sedan ändras och ska gå på väg istället. Vad händer med steg två 2, hur redovisar vi detta? Det är kund som begär export i retur pga. t ex väderförhållandena. Ska gå på bil istället för båt.

Svar: Om steg 2 har skickats in så är varorna redan frigjorda. Det går inte backa processen, man får ogiltigförklara deklarationen och göra en ny. Annars kan det bli problem med att skicka MRN för streckodsläsning. Om varan aldrig lämnar Sverige så ska hela ärendet ogiltigförklaras för godset inte gått iväg.

Fråga från mötesdeltagare: Ni nämnde april tidigare, är det då det är tänkt att driftsättas, eller ska lösningen presenteras då? När kan vi som systemleverantörer få de tekniska specifikationerna?

Svar: Vi planerar för driftsättning i april. Planen är att specifikationerna publiceras i början

av februari. Vi vill gärna ha hunnit en bit med vår egen utveckling innan vi publicerar ifall justeringar behöver göras. Eventuellt kan specifikationerna för meddelandet Fråga status publiceras tidigare.

Avslutning

Tullverket tackade för visat intresse och för synpunkterna. Vi återkommer med inbjudan till det uppföljande möte.

Mötesanteckningarna kommer att publiceras på tullverket.se, samt mejlas ut till deltagarna.