



Minnesanteckningar systemleverantörsmöte

Tid och plats: den 9 december 2025, kl. 09.30-15.30, Tegeluddsvägen 100, Stockholm.

Närvarande: Karin Ragne, Christopher Karlsson (Sensor Data); Erik Engquist, Johannes Thiel (SAP); Joel Winnige, (CargoIT i Skandinavien); Bibbie Marti, Anders Sundvall, (Descartes Systems Sweden); Robin Rosengren (the Logistic Solution Sweden); Kristina Nilsson, Martin Andersson (PipeChain SCM Tyringe); Bengt Gustafsson (Maersk Logistics & Services Sweden AB); John Olav Nybo, Kjell Arne Myrén (Emma System AS); Emil Fahlén, David Johansson (Ecus Electronic Custom Support AB)

Deltagare från Tullverket: Linus Fredriksson, Mikael Wikström, Christel Gustafsson, Lena Gustafsson, Åsa Holmkvist, Caroline Fjällborg, Amanda Mejier, Jesper Skretting, Mia Federley, Camilla Kyledal

1. Välkommen

Deltagarna hälsades välkomna och dagordningen presenterades:

- Reformpaketet
- Tullsvar
- Tillfällig lagring
- Transit
- Export
- Import
- Övrigt

2. Reformpaketet

I maj 2023 presenterade EU Kommissionen ett lagförslag "Reformering av EUs tullunion" s.k. Reformpaketet. De största nyheterna i reformpaketet är:

- En EU-tullbyrå – som bl.a. annat ska arbeta med riskhantering, och ansvara för it-utveckling/-förvaltning, samordning av gemensamma insatser, uppföljning av tullmyndigheternas verksamhet, och en krishanteringsmekanism.
- EU:s tulldatacentral (EU Customs Data Hub) – en gemensam datacentral och gränssnitt mot näringslivet för att lämna uppgifter. Nationella tullmyndigheter har tillgång till informationen som lämnas i datacentralen.
- Ändrade tullprocesser samt betrodd näringsidkare (Trust and Check Trader). Information ska lämnas så tidigt som möjligt och arbetet ska vara mer händelsestyrt än idag.

- Importör respektive exportör är alltid ansvarig för tull, skatt, efterlevnad av förbud och restriktioner. Indirekt ombud kommer få samma ansvar som importör resp. exportör vilket är skillnad mot hur det är idag.
- E-handeln dvs distansförsäljning direkt till konsument (B2C): bl.a. importörsansvar för e-handelsplattformar och avskaffad tröskel 150 euro för tullfrihet, vilket innebär att tull ska betalas från första kronan, och införande av en hanteringsavgift per försändelse.
- Gemensamma bestämmelser om överträdelser och påföljder

Kommissionens tidsplan för ett stegvist införande:

- Bestämmelserna om e-handeln börjar tillämpas i mars 2028.
- Från 2032 ska alla ekonomiska aktörer få använda tulldatacentralen.
- Från 2038 måste alla ekonomiska aktörer använda tulldatacentralen.
- Tullbyrån börjar byggas upp 2026, ska vara i full drift 2034.

Tidsplanen innebär att man kommer behöva ha parallell drift av system under övergångsperioden eftersom medlemsstater och företagen går över stegvis. Tidplanen är föremål för diskussioner i trepartssamtalen mellan rådet, parlamentet och kommissionen.

Visst genomförande redan 2026 gällande e-handel

- Hanteringsavgift vid distansförsäljning till konsumenter ska införas senast den 1 november 2026.
- Ekofin-uttalande: inriktning att tröskeln 150 euro för uttag av tull ska avskaffas så snart som möjligt under 2026.
- Det här kommer att kräva tillfälliga lösningar i avvaktan på att funktionaliteter utvecklats i den nya EU-tulldatacentralen till 2028.

Vi fortsätter hålla er informerade kring denna fråga eftersom det kommer innebära att befintliga it-system och deklarationer behöver anpassas.

Mycket gällande reformpaketet är ännu olöst kring detaljerna och det kommer säkert vara ett ämne för kommande systemleverantörmöten framöver.

Fråga: Bjuds näringslivet in för dialog om detaljerna kring förslagen?

Svar: Kommissionen har anordnat informationsträffar och näringslivsorganisationer har skickat skrivelser och synpunkter till kommissionen. Tullverket har möten med näringslivet där reformpaketet berörs, men förhandlingarna om innehållet förs på en annan nivå.

3. Tullsvar

Tullsvar tillhör kundmötesenheten som är en del av kommunikationsavdelningen här ingår även internt/externt webbarbete, Tullverkets nationella växel, sociala medier och presstjänst.

Tullsvars handläggare är indelade i målgruppen privat och företag. Det finns 10st privatrådgivare och 30st företagsrådgivare. Tullsvaret arbetar i ett modernt ärendehanteringssystem, med en informationsbank som ständigt uppdateras.



Vad vill kundmötesenheten?

- Erbjud företag och privatpersoner hög och jämn servicenivå
- Vara lätta att ha och göra med och att förstå
- Vara duktiga på kundbemötande och sträva efter hög kundnöjdhet
- Erbjud tillgänglighet i de kanaler som efterfrågas
- Utveckla det digitala kundmötet och följ med i utvecklingen i omvärlden
- Ständigt vårda och utveckla vår tullkunskap
- Utgå från kundens behov och utveckla tjänster som gör tullhanteringen lättare

Fråga: Hur ofta har ni interna kurser om nya införanden?

Svar: Tullsvaret samarbetar med Lärandeenheten och verksamhetsexperter om anpassade interna utbildningar för Tullsvaret och har möten och workshops. Tullsvaret har hela tiden interna utbildningar och workshops. Man sammanställer information och uppdaterar vår interna informationsbank. När rådgivarna inte arbetar med ärenden sitter vi ofta med kompetensutveckling.

Vad arbetar Tullsvaret med?

- Rådgivning via telefon och e-post
 - Guidar i hela tullagstiftningen
 - Klassificering
 - Frihandel och ursprung
 - Deklarationshandledning
 - Felkoder i deklarationer
 - Sanktioner/Restriktioner
 - Avgifter
- Hanterar ärendeändringar av importdeklarationer som inte påverkar avgifterna. Deklarationerna kan ha skickats in både via webb och EDI.

Pågående ärende eller allmän fråga?

Tullsvar svarar på allmänna frågor om tull. Vid komplexa allmänna frågor, där vi behöver ta hjälp av övriga verksamheten, skickas frågan på remiss och där har Tullsvar en koordinerande roll och sammanställer svar som ibland kommer från flera avdelningar. Vid ärenderelaterade frågor skickas frågan vidare till ansvarig handläggare.

Tullsvar och IT-support

- Vad är en fråga för Tullsvar respektive IT-support
 - Efter införandet av nya uppgiftslämningen - tätare samarbete mellan Tullsvar och IT-support då tull och tolkning av data går mer och mer ihop, vilket ställer högre tekniska kompetenskrav på företagsrådgivare
- Tullsvar använder sig av information i de tekniska specifikationerna i regelspecifikationer och deklarationshandledningarna för att förklara när en tulldeklaration fastnar.
- Ifall frågan är av mer teknisk karaktär använder Tullsvar en VIP-linje till It-support. Vilket har lett till kortare kommunikationsvägar mellan Tullsvar och IT-support och kunden behöver inte hamna i två köer. It-support använder samma VIP-linje om de behöver koppla tullrelaterade frågor till Tullsvar.

Gemensamma mål

Vår upplevelse är att vi historiskt sett bara haft sporadisk kontakt med systemleverantörerna, men i och med införandet av de nya systemen har kontakten med systemleverantörerna ökat. I takt med den tekniska och digitala utvecklingen ställs högre krav på att Tullsvar ska kunna hjälpa till med de frågor som är i gråzonen mellan tekniska fel och funktion. Därmed har de platser där vi möter er ökat, både direkt men också genom vår gemensamma kund.

Fråga: Har ni på Tullsvar upplevt att det har blivit mer frågor sedan införandet av nya systemen? Tror ni frågorna kommer öka nu när övergångsperiod för exporten.

Svar: Ja vi såg en ökning gällande importen, men även för exporten. Vi har utvecklat våra arbetsmetoder efter införandet av de nya systemen, och kan nu även läsa deklarationsloggarna. Efter årsskiftet ha behörighet och kunskap till att läsa i deklarationsloggarna för att bättre förstå vad som hänt i ett ärende.

Fråga: Tror ni frågorna kommer öka nu när övergångsperioden för exporten avslutas?

Svar: Ja, en liten ökning.

Diskussion på mötet om behovet för systemleverantörer att ställa frågor till Tullsvar. Man upplevde att svarstiden var längre på e-post än på telefon och önskade att öppettiderna hos Tullsvar förlängdes efter kl. 17, eftersom företagen ringer systemleverantör när de har problem efter att Tullsvar har stängt. Vidare upplevde man att frågor ofta bollas mellan olika delar i Tullverket och flera kontaktpersoner är inblandade och efterfrågar därför en gemensam kontaktyta dit frågor kan ställas både gällande tekniska frågor och lagstiftning.

Man vill kunna komma i kontakt med samma person som hjälpt till att lösa ett problem om det uppstår följdfrågor.

4. Tillfällig lagring

Tillfällig lagring är ett av de sista områdena inom tullproceduren att digitaliseras.

TSDP för sjötransport

Sedan den 2 december 2025 är det möjligt att lämna deklaration för tillfällig lagring i förväg (TSDP) till Tullverket även för varor som ankommer med sjötransport. Tidigare har det enbart varit möjligt för varor som ankommer med flygtransport. Det är fortfarande möjligt att använda Lastdeklarationen Fal 2 som en DTL. Lastdeklarationen lämnas via Sjöfartsverkets Reportal MSW i samband med att fartyg anlöper svensk hamn.

De anpassningar som gjorts i meddelandet är att öppna upp ett dataelement som hittills inte använts; Beräknad ankomst till lossningshamn, samt utökning av kodlistan för Typ av identifiering av transportmedel vid ankomsten.

TSDP för sjötransport lämnas i förväg till Tullverket, tidigast 30 dagar innan varorna ankommer. Anmälan av varors ankomst lämnas via MSW Reportal när fartyget anlöper hamnen, oavsett om DTL utgörs av en TSDP eller Lastdeklarationen Fal 2. Detta skiljer sig från när TSDP lämnas för varor som ankommer via flygtransport, då lämnas anmälan om varors ankomst till Tullverket via EDI med meddelandet POGG.

Ett nytt slutprov har publicerats för TSDP HC Godkänt. De som redan testat godkänt för TSDP behöver inte göra det nya provet men kan säkerställa uppgiftslämningen genom att göra testfall nr 5 TSDP HC Godkänt.

Avvikelse vid ankomst redovisas idag i form av manifeständring men det är även möjligt att redovisa avvikelser vid ankomst direkt till Tullverket. Avvikelse under lagring för varor som ankommit med sjötransport ska alltid redovisas till Tullverket. Från och med 1 april 2026 ska avvikelser under lagring för varor som ankommit via sjötransport redovisas digitalt. Avvikelse vid ankomst för varor där Lastdeklarationen FAL2 utgör DTL kan även fortsättningsvis lämnas i form av manifeständring men kan även lämnas direkt till Tullverket. Om DTL lämnas direkt till Tullverket ska avvikelser vid ankomst redovisas digitalt till Tullverket.

Fråga: Om hamnen i efterhand får veta att det saknas gods, hur gör de med avvikelserna då?

Svar: Om varorna är kvar rapporterar de avvikelse till Tullverket, om varorna inte är kvar då är det importörens ansvar att begära omprövning av importdeklarationen.

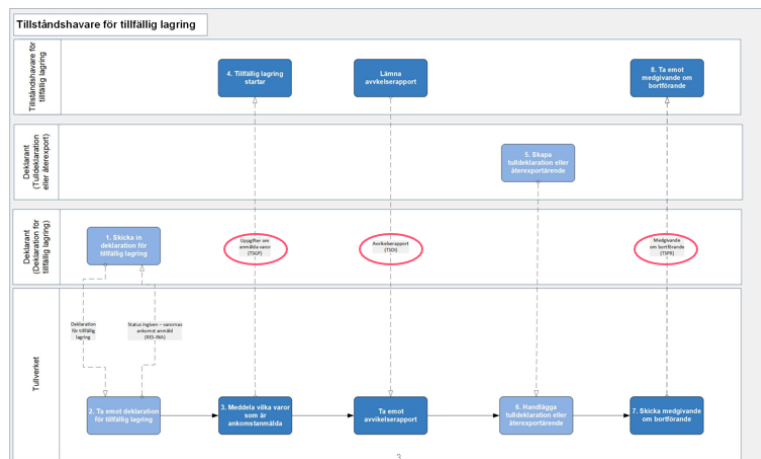
E-tjänst för Deklaration för tillfällig lagring (DTL)

Ytterligare på gång inom området ankomst och tillfällig lagring är att Tullverket håller på att utveckla systemstöd för att lämna DTL via våra E-tjänster.

Prenumerationstjänster för anläggning för tillfällig lagring - TSGP, TSPR

Kommunikationen mellan Tullverket och tillståndshavaren för tillfällig lagring består i nuläget av två valfria prenumerationsmeddelanden som triggas av att andra parter lämnar uppgifter till Tullverket;

- TSGP triggas av deklaration för tillfällig lagring som skickas via EDI-lösning (i dagsläget flyg).
- TSPR genereras när beslut om tulldeklaration fattats för varor är i tillfällig lagring hos aktuell tillståndshavare.



Avvikelse rapport tillfällig lagring – TSDI

Det är sedan den 1 december 2025 möjligt för tillståndshavare tillfällig lagring att avvikelse rapportera digitalt, antingen via EDI eller Tullverkets e-tjänst. Under en införandeperiod är det fortfarande möjligt att lämna avvikelse rapporter via e-post men från och med 1 april 2026 ska avvikelse rapport alltid skickas till Tullverket digitalt.

Avvikelse rapport skickas in av lagerhavaren tillfällig lagring eller dennes ombud. Gäller både innehavare av TST (anläggning för tillfällig lagring) och AGP (annan godkänd plats). Tillståndshavarna fick information om det nya sättet att lämna avvikelse rapport på i början av oktober.

Meddelandet följer grundstrukturen för motsvarande avvikelse rapport för tullager CWDI så lagerhavare som har tillstånd till både tullager och tillfällig lagring kommer att känna igen meddelandestrukturen i TSDI.

TSDI skiljer sig från prenumerationsmeddelandena (TSGP, TSPR) eftersom det är tillståndshavaren som ska initiera kommunikationen med Tullverket. TSDI refererar till en DTL, oavsett om den skickats till Tullverket via EDI, MSW eller NCTS.

Vi tror att de som kommer ha störst intresse för TSDI är de som skickar DTL i form av TSDP, TSDS samt TSTS. I dagsläget är det enbart flygaktörer men eftersom TSDP nu är anpassad för varor som ankommer via sjötransport så det kan bli ett ökat antal uppgiftslämnare. Tillståndshavare tillfällig lagring som tar emot varor under transiteringsförfarandet eller sjötransport kommer sannolikt att välja att lämna avvikelse rapport via E-tjänsten, åtminstone inledningsvis.

Avvikelse tillfälle

Vid avvikelse rapportering med TSDI anger man vid vilket tillfälle avvikelsen uppstod:

- **Vid ankomst** omfattar sådana avvikelser som tillståndshavaren upptäcker i samband med lossning och avräkning av varor, inom 72 timmar från ankomsten. TSDI som lämnas vid ankomst är aktuellt för varor som ankomstenmälts med DTL kodtypen N337 eller med Lastdeklaration FAL2. Avvikelse vid ankomst med sjötransport kan även redovisas i form av manifeständring som laddas upp via MSW-portalen. Avvikelse vid ankomst under transiteringsförfarandet anges i lossningsresultat i NCTS.
- **Under lagring** omfattar alla avvikelser som påverkar tillståndshavarens bokföring eller journalföring för tillfällig lagring, efter att ankomststeget är avslutat fram tills att varor lämnats ut med Tullverkets medgivande. TSDI under lagring används för att informera Tullverket om övriga avvikelser, oavsett med vilket transportsätt varorna har ankommit, dvs via flyg, sjö eller under transiteringsförfarandet.

Avvikelse typer

Det finns tre kategorier av avvikelse typer, precis som i CWDI. Alla tre avvikelse typer är möjliga att redovisa oavsett avvikelse tillfälle:

- **DE** står för underskott, eller manko. Denna avvikelse beskriver att färre varor ankommit än vad som beskrivs i DTL.
- **SU** står för övertaligt gods, eller överskott, och skickas då tillståndshavaren tagit emot fler eller andra varor än vad som beskrivs i DTL.
- **OT** Den tredje avvikelse typen, OT, står för Annat, och väljs vid rapportering av alla andra avvikelse typer än DE respektive SU. Exempel på "annat" vid upptäckt av varor som inte blivit ankomstenmälda eller när det försvunnit varor på lagret. Ett annat exempel är när varor riskerar att överskrida, eller redan har överskridit tidsfristen för tillfällig lagring.

Fråga: Hur görs en avvikelse om transiteringsärendet är avslutat?

Svar: Om avvikelsen upptäckts under lagring, dvs efter att lossningsresultatet skickats in i NCTS, skickas TSDI med avvikelse typ under lagring och där anges att tidigare dokument är en transiteringsdeklaration.

Avvikelse rapport – tidigare dokument

När man skickar in en avvikelse rapport ska man hänvisa till deklarationen för tillfällig lagring som avvikelsen berör, oavsett om avvikelsen uppstått vid ankomst eller under lagring. Hänvisning görs i dataelement *Tidigare dokument* i form av en dokumentkod samt ett referensnummer.

De dokumentkoder som är aktuella att hänvisa till är:

- **N337** för DTL som lämnats till Tullverket digitalt, dvs meddelandena TSDP, TSDS eller TSTS.
- **N820, N821, N822 eller N958** - om varorna ankommit under transiteringsförfarandet. DTL utgörs i dessa fall av en transiteringsdeklaration och ankomstenmälan i NCTS.
- Kod **NZZZ** - om varorna istället ankommit med sjötransport och där DTL utgörs av Lastdeklaration Fal 2.

Förutom dokumentkoden anges ett referensnummer:

- **MRN** vid dokumenttyperna N337, N820, N821, N822 eller N952
- **BesöksId på fartygsanläppet** tillsammans med dokumentkod NZZZ. Du ska dessutom ange **IG-numret** i dataelement *Beskrivning av avvikelse*.

Avvikelserapport – avvikelseposter

En avvikelserapport TSDI består av en eller flera avvikelseposter som refererar till DTL. Här skiljer sig begreppet mot en CWDI som har varuposter, inte avvikelseposter.

En TSDI kan beskriva flera avvikelsetyper, t ex manko eller överskott. En avvikelsepost kan endast beskriva en avvikelsetyp.

Om den DTL som avvikelsen berör skickats in i strukturerad form med Master consignment-nivå och/eller House consignment-nivå ska man hänvisa till deklarationens varupost i avvikelserapporten.

Fråga: Finns reservrutiner publicerade för deklaration för tillfällig lagring (dokumentkod N337)?

Svar: Om driftstopp är på grund av Tullverkets så kan man mejla in och begära ett alternativt lossningsmedgivande med färre uppgifter. I andra fall ska man mejla in alla uppgifter som annars skulle skickats in. [Se reservrutin på tullverket.se](mailto:projekt.ava.dtl@tullverket.se).

Eventuella frågor skickas till projekt.ava.dtl@tullverket.se

5. Transit

NCTS fas 6 införs 26 februari 2026, kl.00.00. Det kommer bli ett s.k. *big bang* införande. Då kommer teknisk specifikation DDNTA 6.4.1 v1.00 att användas. Mycket av förändringarna berör Tullverket, inte externa parter. Förändringarna jämfört med NCTS fas 5 är:

- RfC List.40 – Fas 6
- RfC List .41 – mindre justeringar, Georgien, Montenegro och Moldavien ansluter.
- RfC List .42 – omfattande ändringar inför fas 6
- RfC List .43 – nya incidentkoder
- RfC List .44 – utökat antal Export-MRN
- RfC List .45 – ME, MD

Särskilt viktigt inför införandet att se över ny dokumentation
SCTS-NCTS_Samverkansspecifikation_2.0.

Om företag har garantier så är det bra att se över dessa när nya länder ansluts till Transiteringskonventionen eftersom garantier inte per automatik gäller alla länder förrän man har ansökt.

Notera särskilt följande:

- Xsd:erna är ändrade
- AgencyAssignedCustomizationVersionCode = 2 (enligt samverkansspecifikationen)
- IE007, incidentFlag är borttagen. Om flaggan är med i ärendet blir det avvisat. [På tullverket.se](https://tullverket.se) finns instruktioner om hur incidenter ska hanteras framöver.
- House consignment, 1.999x Export-MRN. Möjligheten att skicka in fler export-MRN utökas.

- IE117, IE058 – Ankomstmeddelande på transit införs inte i Sverige för närvarande.
- SID, summarisk införseldeklaration, ska när Sverige är Första införseltullkontor (COoFE) lämnas separat i ICS2-systemet. Denna ändring infördes redan 1 september 2025 när vi stoppade möjligheten till kombinerad transitdeklaration, dvs att ange SID-uppgifter i en transitdeklaration. I transitdeklarationen ska man hänvisa till SID i tidigare dokument.

NCTS kommande förändringar

- Idag skickas TC23, förfrågan om ej avslutade ärenden, på papper. Vi avser att istället införa en elektronisk hantering IE140/IE141. Tidsplanen för detta är inte bestämt.
- Vi har som mål införa parallella versioner av Företagstestmiljön så att det blir möjligt att testa olika faser samtidigt. Till en början kommer miljön vara indelad på olika dagar. Vi har inte någon exakt tidpunkt när detta kommer att införas. På grund av licenskostnader har vår tidigare intention att ha separata testmiljöer för fas 5 och 6 inte kunnat genomföras.
- Vi avser att ta fram E-tjänster för Transit för fas 6. Tidigare fanns e-tjänst för avvikelser, garantier och fråga status.

Eventuella frågor skickas till projekt.transit@tullverket.se

6. Export

EIDR

- Produktionssättning sker 26 februari 2026 med en övergångsperiod till 31 mars 2026.
- Företagstestmiljön öppnade 8 december och publicering av grunddata sker inom kort. Slutprov publiceras senast i januari 2026.
- I EIDR ingår Anmälan, Kompletterande deklaration och ogiltigförklarande (av anmälan).

Som tidigare meddelat kommer ändring av kompletterande deklaration inte utvecklas för EDI, detta pga. extremt få sådana ärenden. Vi kommer istället erbjuda en e-tjänst där möjlighet finns att lämna Ändring av kompletterande deklaration (på samma sätt som görs för exportdeklaration idag)

Inte heller funktionalitet för övervägande (rätten att bli hörd) kommer utvecklas för EDI utan kommer hanteras på samma sätt som görs för exportdeklaration idag.

Uppdaterad teknisk specifikation SCTS-AESNP enligt ovan kommer i januari 2026.

- Tullverkets tidigare ståndpunkt att restriktionsvaror inte kan tillämpas för EIDR kommer att utredas ytterligare. Anmälan för EIDR innehåller mycket få uppgifter vilket gör det praktiskt svårt att kontrollera licenser och tillstånd som enligt

förordningen ska göras innan frigörandet av varorna. Vi vill utreda ifall kontrollen kan göras i kompletterande deklarationen i stället. Om det inte är möjligt så blir det svårt att använda EIDR för företagen eftersom antalet restriktioner och licenser ökar.

Fråga: Uppgifterna som inte tas med i Anmälan finns tillgängliga eftersom de är registrerade i bokföringen, då det man skulle kunna skicka med uppgifter som krävs för kontroll av restriktioner på något sätt. Kan det vara en möjlig lösning? Eller kan man ställa krav på att uppgifterna finns och att kontroll görs mot Tulltaxan, utan att behöva skicka in dem?

Svar: Tulltjänstemän måste troligtvis oavsett göra manuell hantering och mängden ärenden kan göra det svårt. Behöver titta på hur mycket kan det gå att automatisera.

- Indikationen vi har, och utgår ifrån, är att avskogningsförordningen blir uppskjuten ett år. Formellt beslut tas 18 december 2025.

Fråga: Finns det någon plan om det inte blir uppskjutet?

Svar: Om tulltaxan träder ikraft med alla åtgärder så blir det sannolikt många stopp i flödet. Vi förutsätter att det inte blir så.

- Det kommer bli möjligt att använda anmälnans MRN i Digitoll i Norge. Vi återkommer med mer information.

Export och efterlysningar

- Från 11 december 2025 införs ett nytt meddelande IE560 (kontrollresultat) som skickas ut efter 150 dagar om ingen deklaration för steg 2 och eller 3 har inkommit. Meddelandet "rätten att bli hörd" skickas ut med information om att ärendet kommer ogiltigförklaras automatiskt efter 30 dagar. Exportören får därigenom totalt 180 dagar på sig att skicka in alternativ bevisning. På så sätt vill vi undvika att R-deklarationer skickas in i större mängd och att antalet efterlysningsärenden minskar, vilket skapar oerhörd administration för näringslivet och Tullverket.

En orsak till stora balanser gällande icke-avslutade ärenden är att ärendena inte avslutas korrekt i andra länder. Av alla ärenden i efterlysningsförfarandet har 25% utförseltullkontor i andra länder. Däremot så kan antalet ärenden minska gällande flygtransporter (AWB) om man anger Sverige som utförseltullkontor för steg 2 och 3 även vid indirekta export, vilket är en övergångslösning som är möjligt sedan i somras. [Läs mer här.](#)

Catch-intyg

- Gäller från 10 januari 2026 och en validering aktiveras i februari.
- Validering sker på intygsnummer som anges i dataelement 12 03 001 000 – Referensnummer (till exempel fångstintyg, ekologiskt certifikat, CHED-P-referens).

Övergångsbestämmelser AES

- Gäller t o m 14/12 23:59:59

Det innebär viss förändrad uppgiftslämning vilket framgår av deklarations-handledningen. Vi tar höjd för att det under en period kan bli fler frågor och felmeddelanden på grund av detta.

Uppdatering av DDNXA 28 februari 2026

- Ny version av DDNXA 5.15.2 v.2.01 införs den 28 februari 2026. Det innebär att införandet av tidigare aviserade versionen 5.16.1 skjuts upp. DDNXA som kommer 28 februari kommer istället ta med vissa delar av 5.16.1. Utredning pågår och vi kommer hålla er informerade om vad det innebär.

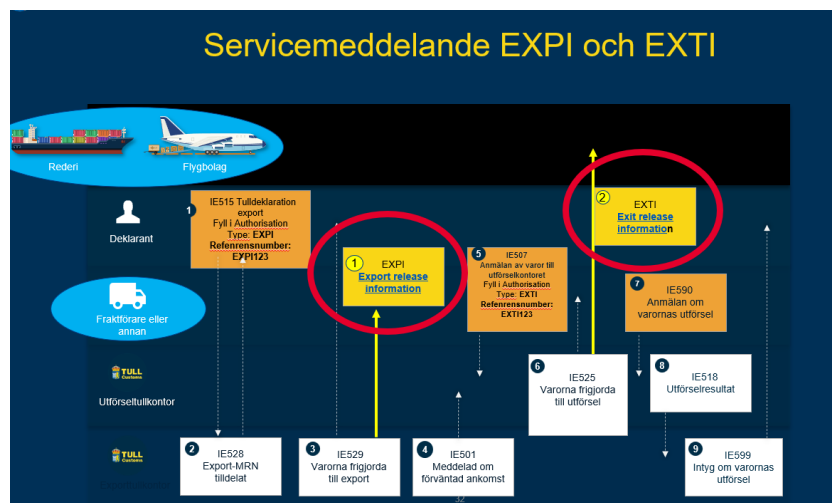
Fråga status S2S

- Juridisk analys klar och framtagande av teknisk specifikation pågår.
- Tidsplan är att meddelandet produktionssätts slutet av mars 2026 alternativt i slutet av april 2026.
- Slutprov kommer inte behövas för detta meddelande
- Frågefrekvens har begränsningar. Kan inte bygga en systemlösning som hela tiden frågar om status för ett visst MRN.
- Meddelandet kommer att spegla uppgifterna som finns i e-tjänsten Fråga status. Vi kommer både i e-tjänst och för EDI att lägga till uppgiften "faktiskt utförseltullkontor" – det utförseltullkontor som anmäldes i meddelandet anmälan av varor till utförseltullkontor (IE507). Det underlättar förhoppningsvis för aktören som lämnar IE590 eftersom man måste ange samma utförseltullkontor som angivits IE507.

Servicemeddelanden EXPI och EXTI

- Juridisk analys klar och framtagande av teknisk specifikation pågår.
- Tidsplanen är att teknisk specifikation publiceras i januari 2026 och att företagstestmiljön öppnar i mars 2026, slutprov publiceras och produktionssättning sker i slutet av april 2026
- EXPI-meddelandet som skickas till aktören som ska lämna IE507 kräver fullmakt mellan deklarat och den aktör som är mottagare av servicemeddelandet. Vi kommer inte kräva in någon dokumentation men ser det som en förutsättning att en fullmakt finns mellan företagen.
- Vi kommer att publicera företagsnamn och eori-nummer för de aktörer som kan ta emot EXPI och EXTI. Finns behov av att publicera även mottagarkoden?
- Uppgiftslämnarna behöver beställa registrering för prenumeration och att bli tilldelad mottagarkod. Vår intention är att tilldela en kod per företag för respektive meddelande. Ser ni ett behov av att en aktör kan få flera mottagarkoder? Återkoppla gärna.
- För att kunna tilldelas mottagarkod behöver företaget ha TVEDI och genomfört godkända slutprov för EXPI + export steg 2 (IE507) och eller EXTI + export steg 3 (IE590).
- Vi kommer tilldela systemleverantörer mottagarkod för interna teständamål.

Så här ser processen ut för servicemeddelandena. Uppgift om meddelande och mottagarkod anges i dataelement *Authorisation*.



Nedan information kommer att skickas med från IE515 i EXPI meddelandet till mottagaren för att underlätta för denna att lämna IE507.

EXPI

EXPORT OPERATION: MRN, Release date, Security
 AUTHORISATION: Reference number
 CUSTOMS OFFICE OF EXIT (DECLARED): Reference number
 EXPORTER: Name
 DECLARANT: Name
 REPRESENTATIVE: Name
 CONTACT PERSON: Name, Phone number, E-mail address
 GOODS SHIPMENT: Country of destination
 ADDITIONAL INFORMATION: Code
 CONSIGNMENT: Mode of transport at the border, Gross mass, Reference number UCR
 TRANSPORT EQUIPMENT: Container identification number, Number of seals
 SEAL: Identifier
 GOODS REFERENCE: Declaration goods item number
 ACTIVE BORDER TRANSPORT MEANS: Type of Identification number identification, Nationality
 TRANSPORT DOCUMENT: Type, Reference number
 GOODS ITEM: Declaration goods item number, Country of destination, Reference number UCR
 COMMODITY: Description of goods
 DANGEROUS GOODS: UN Number
 GOODS MEASURE: Gross mass, Net mass
 PACKAGING: Type of packages, Number of packages, Shipping marks

33

Nedan information kommer att skickas med från IE507 i EXPI meddelandet till mottagaren för att underlätta för denna att lämna IE590.

EXTI

EXPORT OPERATION: MRN, Release date
 CUSTOMS OFFICE OF EXIT (ACTUAL): Reference number
 GOODS SHIPMENT – ADDITIONAL INFORMATION: Code

Fråga: Kan man inte skicka ett meddelande även till uppgiftslämnaren av IE515 utifrån IE507 när EXTI går iväg? Deklaranten har behov av att veta att exportärendet har avslutats korrekt i alla steg. Skulle även kunna användas vid STC. Det skulle minska behovet av att skicka Fråga status och underlätta ifall Tullverket begär att få alternativ bevisning om exporten.

Svar: EXPI och EXTI kommer endast skickas ut för direkta export. Vi ser över möjligheten om förslaget och återkommer.

Övrigt

- 10 april 2026 stängs möjligheten att skicka in meddelandet UFF i TDS. Omprövningar kommer fortfarande hanteras.
- Det kommer att införas särskild deklaration för expressförsändelser, troligtvis första halvåret 2027. Vi återkommer med mer information om detta.
- SUD och Anmälan om återexport produktionssätts under 2026 men endast via e-tjänst.
- Summarisk utförseldeklaration (SUD) krävs i exportdeklarationen för direkt export. Tullverket har noterat att det är vanligt att företag anger "0" i exportdeklarationen gällande SUD även i de fall som inte bör vara aktuella, t ex till USA. "0" ska endast anges när varor exporteras till länder som ingår i säkerhetszonen, eller när SUD kommer lämnas på annat sätt, t ex i e-tjänst. I alla övriga fall ska "2" anges och säkerhetsuppgifter ska inkluderas i deklarationen.

Fråga lyftes till deltagarna: Vad kan det bero på att "0" överanvänds? Finns det möjlighet att i era system bygga in när 0 ska användas och inte? Ett förslag som framkom var att det kan bero på okunskap eller att företag sätter 0 när utförselkontoret är i ett annat EU-land. Ett annat förslag var att en påminnelse läggs in i systemet att när "0" anges så måste SUD lämnas på annat sätt. Ett tredje förslag var att Tullverket tillhandahåller en kodlista över länder så kan man använda den som grund för att lägga in en påminnelse. Tullverket kikar på detta och återkommer. Skicka gärna synpunkter på hanteringen till projekt export.

Fråga: Det blir ofta en avvikelse i IE507 gällande transportmedel eftersom det inte är känt vad som händer i senare skede när IE515 ska lämnas. Hur kan detta hanteras?

Svar: När man lämnar IE515 ska identitet på transport anges. Uppgift/ tecken måste alltid anges i fälten annars blir det felmeddelande. Man kan justera och ange korrekt uppgift i IE507. Se frågor och svar under rubrik Deklaration.

Eventuella frågor och synpunkter skickas till projekt.export@tullverket.se

7. Import

På gång inom import

- CCI fas 1 är införd och CCI fas 2 planeras att införas i september 2026.
- Möjligheten att skicka in en ändring via TDS (OMP) kommer att avvecklas mellan Q2 till Q4 2026. Ersätts av ny e-tjänst. Mer information kommer framöver.
- *Tillägg efter mötet*
Tullverket kommer att avveckla möjligheten att skicka ut Utlämningsedel UTL, innan årsskiftet 2025/2026. UTL har skickats ut för TDS-ärenden, men används mycket sällan.

Information

På förekommen anledning har Tullverket den 18 november publicerat ett förtydligande gällande bland annat ”-FF och -AP” meddelandena. Det är viktigt att man är medveten om att dessa meddelanden kan innehålla förändrade uppgifter. Som deklarant behöver man därför säkerställa att de uppgifter som Tullverket informerat om i dessa meddelande även är de senast gällande i ert eget tullsystem.

Vi har förstått att förtydligande behövs kring detta och mer information kommer att publiceras. Det har också framkommit önskemål om Tullverket kan lägga in en funktion med flaggning vid de tillfällen det har skett förändringar. Detta behov är lyft till importprojektet. Detta behov instämde deltagarna på mötet om. Vissa system är byggda så att man gör en kontroll rad för rad av IMFF mot inskickad IMDS – den systemkollen skulle inte behöva göras om en flaggning införs.

Frågan ställdes till närvarande om vad som är rimligt antal när det gäller antalet försändelser och varuposter i en kompletterande sammanfattande deklaration (CCI). Eventuella synpunkter mejlas till Linus Fredriksson linus.fredriksson@tullverket.se.

Eventuella frågor skickas till projekt.import@tullverket.se

8. Övrigt

Med tanke på exemplet gällande importen och IMFF meddelandet, lyfte deltagarna att det är generellt viktigt att systemleverantörer kan testa fler varianter av meddelanden, även fel och ändringar. Ett annat exempel där skulle varit bra att testa i förväg är meddelandet BOS. Ett alternativ till testfall eller slutprov kan vara att i en exempelfil se vad som kan vara ändrat i ett ärende.

Vi vill påminna om att prenumerera på [it-driftinformation för olika system](#)
[EDI information för systemleverantörer](#)

9. Avslutning

Minnesanteckningar publiceras på tullverket.se och lyfts upp i Tullnytt. Presentation och minnesanteckningar skickas till deltagarna.