

Minnesanteckningar extern referensgrupp

Tid och plats: 22 juni 2026 kl. 13.00–14.30, Adobe Connect

Närvarande: Lars Abrahamsson (Sveriges hamnar), Thomas Ahlford (Skeppsmäklarna), Lars Jäger (Drivkraft Sverige), Marielle Klahn (Transportindustriförbundet), Kristin Larsen (Tågföretagen), Ilijana Majkic (Expressbolagen), Claes Örenius (Skogsindustrierna)

Jenny Andreasson (Tullverket), Stefan Björkencrona (Tullverket), Mia Federley (Tullverket), Kenneth Persson (Tullverket), Kristina Sejnehaug (Tullverket), Anne Törnqvist (Tullverket), Mats Wicktor (Tullverket), Mikael Wikström (Tullverket)

Inledning

Kristina Sejnehaug hälsade välkomna till mötet och informerade om att den externa referensgruppen har två nya representanter: Kristin Larsen för Tågföretagen och Marija Slijivic för Sydsvenska industri och handelskammaren. En kort presentationsrunda av alla deltagare följde.

Dagordningen gicks igenom. Inför mötet hade Transportindustriförbundet inkommit med önskemål om en statusuppdatering i arbetet med Smart border/Smart passage vid norska gränsen. Anne Törnqvist kommer att ge status i det arbetet.

Export

Mikael Wikström redogjorde för kommande förändringar på exportsidan.

Summarisk utförseldeklaration och anmälan om återexport

Tullverket utvecklar just nu en system-till-systemlösning för de fall där en summarisk utförseldeklaration (SUD) och en anmälan om återexport, re-export notification (REN), ska lämnas. Det här är en ny form av uppgiftslämning för anläggning för tillfällig lagring som inte har funnits innan, men som ingår i UCC. Uppgiftslämningen sker i de fall varan lagts upp på en anläggning för tillfällig lagring för att sedan föras ut till bestämmelseland utanför EU (i många fall avser det retur till avsändaren).

SUD ska lämnas antingen för att inge en deklaration före avgång när det inte finns krav på att lämna en tulldeklaration, eller för att komplettera en redan lämnad exportdeklaration som saknar säkerhets- och skyddsuppgifter. Idag lämnas SUD via mejl.

För SUD (meddelande IE615) gäller följande:

- Det rör sig om icke-unionsvaror i tillfällig lagring (TFL).
- Det föreligger inga krav på tulldeklaration eller deklaration om återexport.
- Varorna ligger på anläggning tillfällig lagring **mer än** 14 dagar.
- SUD avslutar TFL och lämnas till utförseltullkontor av fraktförare/trader at exit.
- SUD kan ha andra syften än att avsluta TFL.

Anmälan om återexport (REN) ska inte förväxlas med *deklaration* om återexport. Anmälan av återexport är inte en deklaration utan just en anmälan som idag görs som registrering i bokföringen.

För anmälan om återexport (meddelande IE570) gäller följande:

- Det rör sig om icke-unionsvaror i tillfällig lagring (TFL).
- Det föreligger inga krav på tulldeklaration eller deklaration om återexport.
- Varorna ligger på anläggning tillfällig lagring **upp till** 14 dagar.
- Anmälan avslutar TFL och lämnas till utförseltullkontor av fraktförare/trader at exit.

Gemensamt för SUD och REN är att:

- IE570 och IE615 tilldelas MRN (med IE628 och IE571)
- uppgifterna riskanalyseras och kontrolleras vid behov
- vid kontroll informeras uppgiftslämnaren med en IE561
- varorna blir frigjorda till utförsel med IE525
- när sändningen lämnat tullområdet meddelar fraktföraren utförseltullkontoret i meddelande IE590 att varorna har förts ut
- i en REN (IE570) och i en SUD (IE615) ska MRN för den tillfälliga lagringen lämnas som *Previous Document*.

Olika scenarion togs upp för att visa uppgiftslämningen i de olika flödena.

Exportprojektet behöver få input från näringslivet kring några vägval som vi behöver göra i utvecklingsarbetet som rör övergångsperioden och val av kanal.

Vi ser att det här påverkar hamnterminaler och flygterminaler med anläggningar för tillfällig lagring. Tullverket har initialt valt att endast bygga en system-till-systemlösning (S2S) och vi behöver ta reda på om det fungerar för näringslivet.

För sjöfarten kommer man att kunna lämna uppgifterna via MNSW. MNSW planeras att driftsättas Q3 2027. Då kommer SUD och REN, men även IE590 (anmälan om varors utförsel) att kunna lämnas människa-till-system (M2S) via MNSW. Man ska kunna lämna alla tre meddelandena via MNSW, men också välja att bara lämna vissa meddelanden via MNSW och andra direkt till Tullverket i de kanaler som vi kommer att tillhandahålla.

Enligt Tullverkets antaganden kommunicerar andra aktörer, exempelvis flygfraktterminaler med anläggning för tillfällig lagring, via S2S-lösning, det vill säga EDI. Men om Tullverket beslutar att endast erbjuda S2S-lösning så behöver vi säkerställa att det fungerar för alla och vi undrar därför *om ni ser något behov av att ha M2S för andra aktörer?*

Specarna ligger ute för SUD och REN. De ingår i DDNXA, så det är flera aktuella filer beroende på vad man vill titta på. Alla finns samlade [på SCTS-AES på tullverket.se](#).

Planerad driftsättning är den 3 december 2026, men det kommer sannolikt att bli en övergångsperiod till dess att uppgiftslämning kan ske i MNSW, preliminärt hösten 2027, åtminstone för sjöfarten. Men vi har inte tagit beslut, utan behöver ha input från er och de branscher som ni representerar.

Vi är tacksamma för era synpunkter, mejla dem till projekt.export@tullverket.se.

I slutet av augusti/september kommer Tullverket att bjuda in till ett dialogmöte med berörda aktörer för att få ytterligare input i frågan.

Fråga/kommentar: Vi kommer att lyfta det med våra medlemmar och återkommer med svar till exportbrevlådan. Är det egentligen många som har varor i TFL i fler än 14 dagar?

Svar: Vår erfarenhet är att varorna går i retur snabbare än 14 dagar.

Servicemeddelanden EXPI och EXTI

Den nya processen för att ta emot de nya servicemeddelandena EXPI och EXTI gicks igenom. Information gavs om att det finns en [förteckning över företag som hanterar servicemeddelandena EXPI och EXTI](#) på tullverket.se. Fler systemleverantörer är på gång. Vi hoppas att många kommer att använda meddelandena framöver.

Fråga/kommentar: Är det många rederier som är intresserade av det här? Det kan vara svårt att nå alla med informationen, men det är ett bra initiativ och gynnar näringslivet i slutändan.

Svar: Vi har haft förfrågningar från rederier och har haft kontakt med flera stora rederier. Men vi är tacksamma om ni hjälper oss att sprida information om fördelarna med servicemeddelandena.

Andra planerade driftsättningar, export

- Certex automation – januari 2027: vissa delar kommer att automatiseras vad gäller f-gas och ODS, CATCH fångstintyg så att fler ärenden kan bli hanterade automatiskt.
- RFC42 – februari 2027: det blir en uppdatering av de tekniska specifikationerna. Vi kommer att gå ut med närmare information vad gäller uppgiftslämningen under hösten.
- Ändring S2S – juli 2027: idag är det bara möjligt att göra ändring via e-tjänsten, men det kommer nu som S2S-lösning. IE513 kommer meddelandet att heta i Status exporterad.

- Expressförsändelser – Q2 2027: det här innebär en något förenklad uppgiftslämning och berör några expressaktörer som har exporter med värde under 1 000 euro och varor som inte omfattas av restriktioner. Vi har dialog med två av expressföretagen och berörd systemleverantör.

Tullreformpaketet

Stefan Björkencrona och Kenneth Persson föredrog punkten.

Tidplan

Den 1 juli 2026 tas tullfriheten bort för lågvärdeförsändelser, även kallat ”tull från första kronan”. Det ingår i nuvarande lagstiftning och är ett beslut från EU:s finansministrar. Bestämmelserna föregår de regler som kommer i samband med reformpaketet 2028. EU-kommissionen har publicerat en vägledning och det finns information på tullverket.se.

Den 1 november införs en hanteringsavgift. Den är till för att tulladministrationerna ska kunna utföra fler kontroller i e-handelsflödet. Nivån på hanteringsavgiften är ännu inte beslutad.

Under hösten träder den nya tullkodexen (nUCC) i kraft, troligtvis september 2026 och den börjar tillämpas hösten 2027. Vissa bestämmelser börjar dock tillämpas redan hösten 2026; det gäller bland annat de bestämmelser som behövs för att kunna administrera hanteringsavgiften och för att etablera tullbyrån och tulldatacentralen.

Hösten 2027, 12 månader efter att nUCC trätt ikraft, ska huvuddelen av bestämmelserna i den nya tullkodexen börja tillämpas. Dagens tullkodex upphör då att gälla. Det kommer förmodligen viss förändring i uppgiftslämningen redan hösten 2027, men det analyserar vi just nu och får återkomma till. Dagens tillämpningsföreskrifter fortsätter att användas men med stöd av den nya tullkodexen, tills vi har olika saker på plats längre fram år 2028.

Den 1 juli 2028 ska alla e-handelsaktörer börja använda tulldatacentralen. Tulldeklarationerna ersätts då av uppgiftslämning till tulldatacentralen. E-handelsplattformarna blir importörer och deklarantbegreppet försvinner. Man ska kunna börja ansöka om betrodd näringsidkare (Trust and check trader) under hösten 2027.

Kommissionen har publicerat underlaget för upphandlingen av den första delen av tulldatacentralen som kommer att omfatta e-handelsflödet. Kommissionen kommer att lägga ut att utveckla, förvalta och drifta på en extern aktör som ska utveckla den första delen för e-handeln. Därefter kommer ansvaret att övergå till tullbyrån i Lille för att ansvara för utvecklingen av kommande delar.

Den 1 mars 2031 kan alla aktörer börja använda tulldatacentralen, då ska nödvändiga funktioner finnas på plats i tulldatacentralen.

Den 1 mars 2034 ska alla aktörer ha gått över till att använda tulldatacentralen.

Hanteringsavgift

Enligt förslaget ska en hanteringsavgift tas ut senast den 1 november 2026. Avgiften tas ut på all distanshandel (B2C) oavsett värde det vill säga även på sändningar med ett värde på över 150 euro (beloppet har fastställts till 1 655,30 SEK).

Det kan bli aktuellt med ytterligare anpassningar både av IT-system och uppgiftslämnande, men upplägget förväntas följa tull från första kronan. Tillämpningsföreskrifter och tekniska specifikationer väntas i september. Det kommer inte att finnas några möjligheter till återbetalning av hanteringsavgiften.

Diverse länkar för mer information

- [Förändringar för lågvärdeförsändelser "Tull från första kronan" på tullverket.se](#)
- [Reformpaketet på tullverket.se](#)
- [Frågor och svar hos EU-kommissionen \(uppdateras regelbundet\)](#)
- [Upphandlingsunderlag för Tulldatacentralen hos EU-kommissionen](#)
- [Extra läsning: Commissioner Maroš Sefčovič hosts Implementation Dialogue on EU Customs Reform](#)

Fråga/kommentar: Vad kommer att hända om det blir fel i samband med tull från första kronan den 1 juli? Kommer man att kunna rätta felen i efterhand utan att råka ut för bristande efterlevnad? Det är risk att det blir fel i början.

Svar: Vi kan inte svara på det. Kommissionen kommer att följa upp och övervaka det här noga. Det nationella handlingsutrymmet kommer att vara litet. Vi uppmanar er att se till att ni själva eller ombud som är aktuella för att lämna uppgifterna för e-handelsmottagarnas räkning har tillräckligt höga referensbelopp för garantierna. Man kan behöva utöka sin samlade garanti. Lämna in en ansökan om ändring om det är aktuellt.

Smart passage vid Norgegränsen och Smart Border

Anne Törnqvist föredrog punkten.

Smart passage vid Norgegränsen berör trafiken från Norge till Sverige. Det omvända flödet, det vill säga trafiken från Sverige till Norge, finns redan på plats i den norska Digitoll-lösningen.

Processer, kamera och kiosklösning

Processerna för svensk/EU-införsel och norsk utförsel samt transitering gicks igenom.

Det kommer att bli kamera vid de stora orterna och kiosklösning på andra införselorter, på samma orter som man har i Norge. Kiosklösningen kommer även att vara back-up vid orter med kamera. Vissa mindre orter saknar dock kiosklösning.

Kiosklösningen innebär att föraren går in på tullkontoret och knappar in registreringsnumret för att få besked om det är grönt att köra vidare eller om föraren behöver besöka luckan för att få sitt ärende hanterat.

En första skiss över kameraplacering i Hån visades, samt en presentation av hur skyltningen kan komma att se ut.

EU Smart Border project

Inom EU pågår Smart Border-projektet där FR, AT, DE, IT, CH, NO och SE ingår i en arbetsgrupp. Projektet arbetar för digitala gränspassagelösningar för länderna runt Schweiz, engelska kanalen och Norgegränsen. Den svensk-norska lösningen utgör en pilot i Smart Border-projektet.

Beräkningar av automatiseringsgraden för trafik som ingår i Digitoll/Smart passage med kamera har gjorts. Det kommer att bli manuell hantering av ärenden som faller ut för åtgärd på grund av olika typer av fel, risk eller verksamhetsregler. Hantering i förväg är inte möjlig i Sverige, så vi räknar med att cirka hälften av alla bilar kommer att behöva stanna.

Från den 15 september 2026 är det krav på att alla transporter som passerar gränsen in till Norge ska använda Digitoll.

Tidplan och beroenden

Målet är Q4 2027 med start i Hån eftersom där är mindre trafik och tillräckligt med utrymme. Svinesund och Eda kommer i senare fas. Arbetet behöver samordnas med utveckling av nya norska export- och utförselsystem. Vi är beroende av resultatet av Smart Border-projektet och av åtgärder från Trafikverket och kommunen, framförallt när det gäller Svinesund. Smart passagelösningen kommer att omfattas av nya UCC och reformpaketet, så att det blir framtidssäkert.

Övrigt arbete på sikt

Vi tittar vidare på Smart passage och Digitoll på järnväg och vid obemannade gränsovergångar. Vi kommer att kalla till dialogmöte till hösten.

Fråga/kommentar: Är det något särskilt varuflöde som Smart passage inte kan användas för? Kan det användas för lågvärdeförsändelser?

Svar: När det gäller hanteringen av lågvärdeförsändelser pågår diskussioner hos Tullverket. Det är inte klarlagt om den typen av försändelser kan skickas via Smart passage, men i övrigt finns det inga hinder kopplat till varuflöden (centraliserad klarering innebär dock vissa utmaningar när det gäller automatiserad hantering). Om det krävs manuell hantering kommer det att bli röd signal och ett besök på kontoret.

Kommentar: Transitering är en möjlighet för lågvärdeförsändelserna.

Presentation av Skogsindustrierna

Claes Örenius från Skogsindustrierna presenterade sin organisation.

Skogsindustrierna är en branschorganisation för företag som förädlar trä till fossilfria och förnybara material och produkter.

Skogsindustrins mål är att

- till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent
- från 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

Skogsindustrin finns över hela Sverige och cirka 140 000 är sysselsatta inom skogsnäringen. Inom skogsindustrins medlemmar finns 130 företag och 260 produktionsanläggningar. Skogsindustrin bidrar till välfärd i hela landet då Sverige är en av världens största exportör av massa, papper och sågade trävaror. Cirka 85 procent av produkterna exporteras vilket motsvarar ett exportvärde på 185 miljarder kronor. 65 miljarder kronor har investerats under perioden 2020–2024.

Hela trädet används så resurseffektivt som möjligt.

Några siffror och fakta kring skogsbruk och Skogsindustrins betydelse för Sveriges energisystem:

- 70 procent av Sveriges yta är täckt av skog.
- 75 procent av skogen brukas och 1 procent avverkas årligen.
- Varje år planteras 400 miljoner skogsplantor.
- Det finns 30 000 arter i skogen.
- Den sammanlagda volymen av träd i skogen är dubbelt så stor som för hundra år sedan.
- 30 procent av världens vätskekartong tillverkas i Sverige.
- Skogsindustrins elförbrukning är 18 TWh per år, det motsvarar 15 procent av Sveriges totala elförbrukning.
- Skogsindustrin producerar hälften av sitt eget elbehov.
- 96 procent av skogsindustrins processer är fossilfria.
- Skogsindustrin är Sveriges största tillverkare av bioenergi.

Skogsnäringen är Sveriges största transportköpare där lastbil och järnväg är de viktigaste transportslagen inrikes. 460 miljoner ton gods fraktas inom Sverige varje år via lastbil och 80 miljoner ton av detta är skogsprodukter. För järnväg är motsvarande siffror 70 miljoner ton varav 17 miljoner ton är skogsprodukter. För export är sjöfart det viktigaste transportslaget.

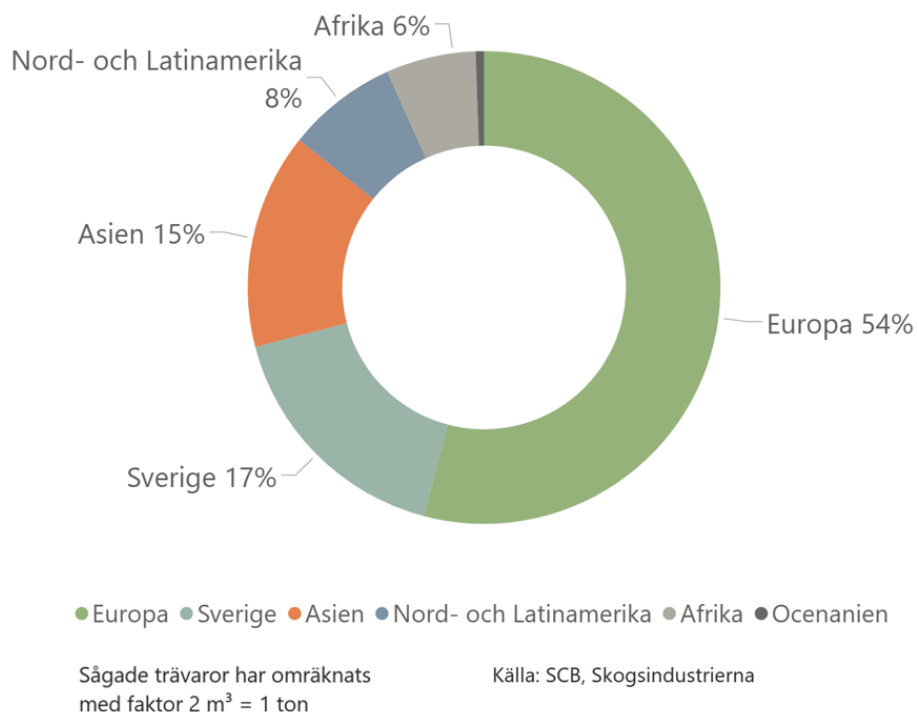
Dagens moderna skogsbruk och de produkter som görs av skogsråvara skapar förutsättningar för ett kretslopp som tar upp, binder in och lagrar koldioxid.

Sveriges långa transportavstånd gör transportpolitiken viktig. Utmaningar:

- Utdragen lågkonjunktur – byggbranschen stampar
- Råvarubrist – Sverige världens högsta råvarupriser
- Svenska kronan högre än tidigare
- Handelskrig och tullar: vi konkurrerar med fossila ekonomin och bioekonomi från Kanada, Sydamerika och Kina

Framgångsfaktorer:

- Produktutveckling ställer nya krav på transporterna.
- Flexibla transporter gör företagen snabbfotade: ställa om på en vecka från t ex Egypten till USA eller Europa. Påverkar även nationella transporter. Än viktigare när ekonomin kommer igång



Figur 1 visar marknader för svenska skogsindustriprodukter.

Avslutning

Jenny Andreasson tackade deltagarna för deltagande i dagens möte i den externa referensgruppen. Vi återkommer med datum för nästa möte och en förfrågan om vilken bransch som vill presentera sig vid nästkommande möte. Eventuellt kommer mötestiden att förlängas något. Presentation och minnesanteckningar från dagens möte skickas till deltagarna för eventuella synpunkter innan minnesanteckningarna publiceras på tullverket.se.