

Från: [REDACTED]
Till: [Regelrådet](#); info@svenskhandel.se; remisser@svensktnaringsliv.se; [REDACTED];
kontakt@transportstyrelsen.se; granspolissektionen.noa@polisen.se; info@transportforetagen.se;
info@akeri.se; diariet@chamber.se; info@stockholmshandelskammare.se; [REDACTED];
info@handelskammaren.com; [REDACTED]@handelskammaren.com; info@handelskammaren.net;
[REDACTED]@vastsvenskahandelskammaren.se; info@foretagarna.se; [REDACTED]; [REDACTED];
[REDACTED]@tagforetagen.se; [REDACTED]@trafikverket.se; [REDACTED]@trafikverket.se;
[REDACTED]@sas.se

Kopia: [diarium](#)
Ärende: Dnr STY 2023-139 Remiss angående förförändring kapitel 6 Tullordningen
Datum: den 24 november 2023 11:42:40
Bilagor: [image001.png](#)
[STY 2023-139 TFS förslag.pdf](#)
[STY 2023-139 Konsekvensutredning 1.0.pdf](#)
[STY 2023-139 Följebrev med sändlista.pdf](#)

Du får inte e-post ofta från asa.strand@tullverket.se. [Se varför det här är viktigt.](#)

Hej,

Vänligen se konsekvensutredning samt förslag på ändring, borttag och tillägg i tullordningen.

Bifogar följande dokument:

Följebrev med sändlista

Konsekvensutredning

TFS förslag

Synpunkter önskas senast tisdag 12 december 2023 till tullverket@tullverket.se och kopia till asa.strand@tullverket.se

Med vänliga hälsningar



Åsa Strand

Verksamhetsexpert lagring
Kontrollenheten, Område Syd

Postadress: Box 27311, 102 54 Stockholm
Besöksadress: Emblas gränd 2, 215 35 Malmö
Telefon: 040-661 31 12
E-post: asa.strand@tullverket.se

Besök oss på tullverket.se och följ oss på [Twitter](#), [Facebook](#), [Instagram](#) och [LinkedIn](#)



Enligt sändlista

Tullverkets Konsekvensutredning med anledning av borttag av 6 kap. 2 § Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning (tullordningen)

Med anledning av att Tullverket föreslår att 6 kap. 2 § i tullordningen tas bort har en konsekvensutredning genomförts.

Synpunkter på författningsförslaget och konsekvensutredningen vill vi gärna ha senast **tisdag 12 december 2023**. Synpunkter önskas per e-post till tullverket@tullverket.se med kopia till asa.strand@tullverket.se

Enligt uppdrag

Åsa Strand

Sändlista:

Företagarna, info@foretagarna.se

Polisen, granspolissectionen.noa@polisen.se

Regelrådet, regelradet@regelradet.se

Stockholms Handelskammare, diariet@chamber.se

Stockholms Handelskammare, info@stockholmshandelskammare.se

Stockholms Handelskammare, monica.lidsten.danielsson@stockholmshandelskammare.se

Svensk Handel, info@svenskhandel.se

Svenska flygbranschen, Rikard.Steinholtz@sas.se

Svenskt Näringsliv, remisser@svensktnaringsliv.se

Svenskt Näringsliv, robert.lonn@svensktnaringsliv.se

Sveriges Åkeriföretag, info@akeri.se

Sydsvenska Industri- och handelskammaren, info@handelskammaren.com

Sydsvenska Industri- och handelskammaren, mariette.gunnarsson@handelskammaren.com

Trafikverket, asa.tysklind@trafikverket.se

Trafikverket, peter.ohrn@trafikverket.se

Transportföretagen, info@transportforetagen.se

Transportindustriförbundet, bo.jarestig@se.gerlachcs.com

Transportindustriförbundet, Marielle.klahn@bring.com

Transportstyrelsen, kontakt@transportstyrelsen.se

Tågforetagen, Gustaf.Engstrand@tagforetagen.se

Västsvenska handelskammaren, info@handelskammaren.net

Västsvenska handelskammaren, jesper.ohrn@vastsvenskahandelskammaren.se



TFS

Utkom från trycket
den

Föreskrifter om ändring i Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning;

beslutat den xx xxxx xxxx.

Tullverket föreskriver¹ med stöd av 3 kap. 5 § 1 tullförordningen (2016:287) i fråga om Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning att 6 kap. 2 § ska upphävas.

6 kap. Anmälan, lossning och undersökning av varor

~~2 § En anmälan om ankomst av varor som kommer via järnväg görs via e-post.~~

Denna författning träder i kraft den 31 januari 2024.

TULLVERKET

CHARLOTTE SVENSSON

Åsa Strand
(Kontrollavdelningen)

¹ Dnr STY 2023-139

Konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning med anledning av borttag av 6 kap. 2 § Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning (tullordningen)

Tullverket föreslår att 6 kap. 2 § i tullordningen¹ tas bort. Anledningen till förslaget är att Tullverket efter den 29 februari 2024 inte längre har stöd för att ha en övergångslösning.

Enligt 4 § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning ska en myndighet som överväger nya eller förändrade regler utreda reglernas kostnadsmässiga konsekvenser och andra konsekvenser i den omfattning som det behövs i det enskilda fallet och dokumentera utredningen i en konsekvensutredning.

Med anledning av detta har, avseende de föreslagna förändringarna i tullordningen, Tullverket genomfört en sådan konsekvensutredning.

Förslaget till förändrade lagrum i tullordningen bifogas.

1. Bakgrund

Regeringen har gett Tullverket i uppdrag att säkerställa att gällande in- och utförelsebestämmelser följs, att förebygga och motverka brottslighet i samband med att varor flyttas över gräns samt fastställa att rätt tullar, skatter och avgifter tas ut.² Under den tid icke-unionsvaror är under tullbehandling är de under tullövervakning³ och Tullverket har då rätt att göra kontroller i varuflödet. Det ingår även en skyldighet att säkerställa att den EU-gemensamma tullagstiftningen efterlevs då denna gäller över svensk lag. Om inte detta sker kan EU-kommissionen komma att vidta åtgärder mot Sverige och inleda ett överträdelseförfarande.⁴

Det är därför Tullverkets skyldighet att följa den tidplan EU tagit fram för den successiva övergång till elektronisk uppgiftslämning som togs fram i samband med att den nya tullkodexen⁵ infördes 2016 (det så kallade arbetsprogrammet⁶). Det är därför även Tullverkets skyldighet att säkerställa att de tidsbegränsade övergångslösningar som tagits fram med stöd i lagstiftningen fasas ut när ett system för uppgiftslämning är på plats. För järnvägstrafik regleras denna övergångslösning i tullordningens 6 kap. 2 §.

¹ Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning.

² Förordning (2016:1332) med instruktion för Tullverket, 1-3 §§

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen, artikel 134

⁴ R ksdagen, EU:s lagar och regler, <https://www.rksdagen.se/sv/sa-fungerar-rksdagen/sa-fungerar-eu/en-eu-lag-blir-till/eus-lagar-och-regler/> 2023-06-19

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen.

⁶ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/2151 av den 13 december 2019 om upprättande av ett arbetsprogram för utveckling och införande av de elektroniska system som föreskrivs i unionens tullkodex.

Ett systemstöd för anmälan av varors ankomst skulle enligt arbetsprogrammet vara infört senast den 31 december 2022. Sverige har dock meddelats ytterligare förlängning gällande anmälan av varors ankomst i andra trafikslag än flyg till och med den 29 februari 2024.⁷

Anmälan av varors ankomst ska, enligt artikel 139 i tullkodexen, göras på ett anvisat tullkontor eller på en annan plats som tullmyndigheterna anvisat eller godkänt. Det görs i lagstiftningen ingen skillnad i kraven om anmälan av varors ankomst beroende på vilket trafikslag varorna transporteras med. Det betyder att kraven ska uppfyllas oavsett om varorna transporteras på väg, sjö, flyg eller järnväg. Det finns inga tullkontor eller platser i anslutning till gränsövergångar för järnvägstrafiken och därmed saknas förutsättningar att uppfylla kraven om anmälan enligt artikel 139 i tullkodexen. Den möjlighet som återstår är hänföra icke-unionsvarorna som förs in i Sverige på järnväg till transiteringsförfarandet. Då ska icke-unionsvaror anmälas enligt transiteringsförfarandet, vilket innebär att de kan föras in i Sverige och anmälas hos en godkänd mottagare på en godkänd plats och är under hela transporten i Sverige under tullkontroll. Kravet på digital uppgiftslämning uppfylls då genom en digital transiteringsdeklaration och tullformalitetserna uppfylls inom ramen för transiteringsförfarandet. Dessutom finns lättnad i transiteringsförfarandet för järnvägstrafik genom att anmälan vid gränspassage ("gränsövergångsattest") inte behöver lämnas enligt art 141 tullkodexen.

Med bakgrund av att bemyndigandet för att använda övergångslösning gällande anmälan av icke-unionsvarors ankomst via e-post när varor förs in i Sverige på järnväg föreslår Tullverket att övergångslösningen i Tullordningen tas bort 31 januari 2024.

2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas

Tullverket har, utifrån sitt uppdrag, en skyldighet att säkerställa att alla varor som förs in till Sverige anmäls enligt artikel 139 i tullkodexen alternativt inom ramen för ett transiteringsförfarande. Tullverket ska utöver detta sträva efter att upprätthålla konkurrensneutraliteten mellan olika trafikslag och mellan ekonomiska aktörer.

För att säkerställa att anmälan om varornas ankomst sker enligt gällande lagstiftning och utifrån Tullverkets uppdrag ska de tullformaliteter som hör ihop med ankomstanmälan fullgöras. För att det ska finnas möjlighet att fullgöra dessa formaliteter behöver förutsättningar finnas på plats för att kunna uppfylla kraven. Detta kan t.ex. vara möjligheten att uppsöka ett tullkontor för att anmäla varornas ankomst vid tredjelandsgrens.

Som nämnts tidigare finns inte möjligheten att anmäla ankomst av järnvägsgods från ett tredjeland direkt vid ett tullkontor, då det idag inte finns några tullkontor i anslutning till de gränsövergångar som finns för järnvägstrafiken. Enligt artikel 233.1 a i tullkodexen ska transiteringsförfarandet enligt normalförfarandet slutföras på ett destinationstullkontor. Detta kräver dock att transportören kan visa upp varorna på plats. Som nämnts ovan finns det inga tullkontor i anslutning till gränsövergångar för järnväg. Därför kan inte normalförfarandet för transitering användas, utan de aktörer som avser att ta emot icke-unionsvaror på järnväg behöver ansöka om tillstånd till godkänd mottagare enligt artikel

⁷ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/236 av den 1 februari 2023 om beviljande av ett undantag på begäran av vissa medlemsstater i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för att använda andra metoder för utbyte och lagring av uppgifter än elektronisk databehandlingsteknik för deklarationen för tillfällig lagring med avseende på icke-unionsvaror som anmäls till tullen.

233.4 b i tullkodex. Bedöms aktören uppfylla tillståndskraven för godkänd mottagare kan denne slutföra transiteringar på egen hand.

Att bygga nya tullkontor i anslutning till gränsövergångarna till järnväg är ett omfattande och kostnadskrävande projekt som löper över en lång tid. Det är svårt att ange en exakt kostnad och tidsram då det finns flera variabler som Tullverket behöver ta hänsyn till. Exempel på dessa variabler kan vara anvisning av mark, tillgänglighet till järnvägsspår för kontroll och upphandling av verksamhetsanpassade lokaler.

Det finns flertalet gränsövergångar för järnvägstrafik mellan Sverige och Norge. Det är osannolikt att Tullverket skulle få möjlighet att bygga ett tullkontor vid varje gränsövergång. Detta hade riskerat att förlänga ledtiderna för leverans betydligt med ökande kostnader för järnvägsoperatörerna. Vid användandet av transiteringsförfarandet kan berörd aktör använda sig av valfri gränsövergång och behöver inte göra ett stopp på vägen för att ankomstanmäla varorna. Tullverket ska ha möjlighet till en regelbunden bemanning på tullkontoret med förutsättning att kunna göra varukontroller i anslutning till kontoret. Att bygga tullkontor i anslutning till gränsövergångar på järnväg kan därför inte ses som en praktiskt möjlig lösning.

Tullverket har utrett möjligheten att anvisa platser för ankomst och tillfällig lagring för icke-unionsvaror som ankommer på järnväg i gränsnära område och längre in i landet. Stopp för en fysisk varukontroll på en anvisad plats i gränsnära område riskerar att leda till förseningar och störningar i tågtrafiken. Alternativet att anvisa en plats längre in i landet skulle inte vara konkurrensneutralt mot andra trafikslag då Tullverket kräver att tullformaliteterna uppfylls vid ankomst till gräns. Det kan inte heller säkerställas en tillräckligt god tullövervakning om tågen får köras in i Sverige utan att vara under tullkontroll då det kan förekomma stopp där syftet inte är att lossa godset utan till exempel personalbyte. Även detta leder till att kravet på att Tullverket ska agera konkurrensneutralt gentemot de ekonomiska aktörerna riskerar att inte uppfyllas. Tullverket har, på grund av ovan redovisade grunder, gjort bedömningen att anvisad plats inte är ett alternativ för ankommande tåg med icke-unionsvaror.

3. Vilka berörs av föreskrifterna

När det gäller införsel av icke-unionsvaror i järnvägsflödet som ankomstanmäls inom ramen för förfarandet för transitering blir påverkan olika beroende på vilken roll man har i transportkedjan. Tullverket kommer att behöva anpassa sin verksamhet för att möta upp kravet på transitering

3.1. Näringslivet

Transiteringsförfarandet startas antingen enligt normalförfarandet på ett tullkontor, alternativt av en aktör med tillstånd till godkänd avsändare enligt artikel 233.4 a i tullkodexen. Avsändaren ska vid hänförande till transiteringsförfarandet säkerställa att transiteringen slutförs hos en godkänd mottagare på en godkänd plats.

Den aktör som ansvarar för att föra in icke-unionsvarorna i Sverige behöver säkerställa att dessa är hänfödda till transiteringsförfarandet vid lastning. Det är däremot inte nödvändigt för järnvägsaktörerna att ansöka om tillstånd om de inte behöver möjligheten att ta emot

trejdjandsvaror i egen regi. I de fall varor tas ut för fysisk kontroll kan järnvägsaktörernas tågvaror hållas kvar och på så sätt anlända försent till nästa aktör som ska använda dem.

Tullombud berörs i de fall de blir anlitade av en ekonomisk aktör för hjälp med tulladministrativa uppgifter såsom att slutföra transiteringsförfarandet och hänföra varorna till ett nytt tullförfarande. Dock är de systemlösningar som krävs för att hantera transiteringsförfarandet och hänförande till annat tullförfarande samma som för andra trafikslag. Därför bör inga större investeringar i systemstöd för tullombud vara nödvändiga om de hanterar dessa förfaranden idag.

Förändringen kommer dock ha störst påverkan på de aktörer som idag tar emot icke-unionsvaror på järnväg. Dessa aktörer kommer att behöva säkerställa att de har möjlighet att ta emot varor som är hänfödda till transiteringsförfarandet och slutföra förfarandet på en av Tullverket godkänd plats. I praktiken betyder det att mottagande aktör behöver ansöka om ett flertal tillstånd innan förändringen i tullordningen beslutas.

Innan icke-unionsvarorna avgår från avsändaren måste det säkerställas att varorna är hänfödda till transiteringsförfarandet. För att få slutföra transiteringen på en annan plats än destinationstullkontoret krävs att mottagaren har tillstånd till godkänd mottagare. Ett krav för att bli beviljad tillstånd som godkänd mottagare är att man har en godkänd plats enligt artikel 147 i tullkodex. Ett krav för att bli beviljad godkänd plats är att innehavaren ställer en garanti enligt artikel 89 i tullkodexet vill säga, ansöker om tillstånd till samlad garanti. Utöver dessa tre tillstånd kan mottagande aktör även behöva ha en EDI-uppkoppling för att kunna skicka och ta emot elektroniska meddelanden till/från Tullverket. I dessa fall behöver aktören ansöka om TVEDI. Utöver detta krävs tillgång till NCTS, det system där transiteringen startas och slutförs. En ekonomisk aktör har alltid rätt att använda ett ombud för kommunikation med Tullverket men det är fortfarande den som innehar tillstånd som ska säkerställa att tillståndskraven uppfylls och att inga varor undandras tullövervakning.

För att säkerställa att berörda aktörer skulle få möjlighet att förbereda sig och söka tillstånd i god tid har Tullverket sedan 2020 kontinuerligt informerat genom olika kanaler. Ett flertal dialogmöten har genomförts där aktörerna fått information gällande transiteringsförfarandet och vad som krävs för att ställa om till detta. Aktörerna har även haft möjlighet att ställa frågor. Tullverket har också aktivt tagit kontakt med de aktörer som identifierats som mottagare av icke-unionsvaror för att säkerställa att dessa tagit del av informationen. Utöver detta har även järnvägsoperatörer och ombud bjudits in till dialogmöten för att säkerställa att även de har tagit del av de kommande ändringarna i samband med att övergångslösningen tas bort. Därtill har information kontinuerligt publicerats i Tullnytt (Tullverkets nyhetsbrev), Tullverkets hemsida samt på Tulldagen 2023.

4. Bemyndiganden

Förslaget till föreskrift avser tillämpningen av artiklarna 139 i tullkodex. Tullverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av artiklarna 127–152 i tullkodex, se 3 kap. 5 § första stycket 1 tullförordningen (2016:287).

Möjligheten att ankomstanmäla icke-unionsvaror som ankommer till Sverige via järnväg infördes som en övergångslösning i samband med att Tullkodex började gälla 2016 i väntan på att en lösning för digital uppgiftslämning kunde implementeras. Tullverket har nu, i enlighet med tidsplanen för EU:s arbetsprogram, tagit fram en lösning för digital

uppgiftslämning genom att varor transiteras och uppgifter därmed lämnas i NCTS. Detta gör att övergångslösningen i sig inte ska användas och en ändring av Tullordningen krävs när bemyndigandet för övergångslösningen försvinner.

5. Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

Förändringar i Tullordningen kan innebära kostnadsmässiga och andra konsekvenser för de ekonomiska aktörer som behöver förhålla sig till ändringen. Dessa konsekvenser kan till exempel vara krav på att införskaffa systemlösningar, uppdatera sina interna arbetsrutiner och utbildning av personal.

5.1. Kostnadsmässiga konsekvenser

De kostnadsmässiga konsekvenser som kan uppstå i samband med att möjligheten att skicka in anmälan om varors ankomst via e-post i järnvägsflödet försvinner består av både engångskostnader och löpande kostnader. Exempel på engångskostnad kan till exempel vara investering i systemstöd och arbetet med att införa de nya rutinerna för att säkerställa att kraven på transiteringsförfarandet uppfylls, till exempel kostnader som uppstår i samband med att ansöka om de tillstånd som krävs. En löpande kostnad kan vara kostnader för licenser för användning av detta systemstöd.

Beroende på vilka investeringar den enskilda ekonomiska aktören behöver göra för systemstöd, vilka delar av tullproceduren de väljer att göra själva och för vilka delar de väljer att anlita en tredje part som till exempel en transportör eller ombud för varierar kostnaderna mellan de olika aktörerna. Utöver detta är de avtal som tecknas mellan den ekonomiska aktören och t.ex. en systemleverantör, tullombud eller ett speditorsföretag ofta baserade på individuella kriterier vilka inte redovisas offentligt. Det är därför svårt att ange en exakt eller ungefärlig summa för de kostnadsmässiga konsekvenser som förändringen innebär.

Om en ekonomisk aktör väljer att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare och godkänd plats (anläggning för tillfällig lagring eller annan godkänd plats) ska lagstiftningens tillståndskrav uppfyllas. Dessa krav består bland annat av att säkerställa spårbarhet genom ett systemstöd/lagerbokföring, säkerställa att anställda informeras om nya rutiner genom till exempel en utbildningsinsats samt säkerställa att säkerhet i form av skalskydd uppdateras. Resultatet kan bli att kostnader uppstår för tillståndsansökningarna i mer än arbetsinsatsen. För att bli beviljad en godkänd plats ska en garanti ställas, detta är ett separat tillstånd som söks. I samband med den ansökan beslutas ett garantibelopp samt om eventuell nedsättning. Detta betyder att kostnaden för ställande av garanti alternativt utökning av befintlig garanti tillkommer i dessa fall.

Nedan scenarier är exempel på hur de ekonomiska aktörerna kan välja att lösa kravet på transitering och den tulladministration som följer av detta. Som nämnts ovan är det i varje enskilt fall svårt att få fram de exakta kostnaderna då detta är avtalat mellan leverantör/ombud och den ekonomiska aktören och få prisuppgifter finns att ta del av på leverantörens/ombudets hemsida.

Scenario 1

Aktören väljer att hantera all tullhantering på egen hand, kostnader som uppstår:

Engångskostnader:

- Kostnader i samband med att tillstånd söks
- Investering systemstöd
- Utbildning av personal
- Kostnader i samband med att tillstånd söks

Löpande kostnader:

- Underhåll av systemstöd
- Vidareutbildning av personal

Scenario 2

Aktören väljer att ta godset till en godkänd mottagare utanför den egna anläggningen och sedan transportera godset till den egna anläggningen. Tullhantering kan skötas av aktören själv eller ett ombud.

Engångskostnader:

- Eventuell investering systemstöd
- Utbildning av personal

Löpande kostnader:

- Eventuellt underhåll av systemstöd
- Eventuella lönekostnader för nyanställningar
- Vidareutbildning av personal
- Eventuella kostnader för att anlita ombud

Scenario 3

Aktören väljer att ta emot godset på den egna anläggningen men använder sig av ombud för tulladministrativ hantering och väljer därför att inte investera i systemstöd.

Engångskostnader:

- Utbildning av personal
- Kostnader i samband med att tillstånd söks

Löpande kostnader:

- Eventuella lönekostnader för nyanställningar
- Vidareutbildning av personal
- Ombudskostnad

5.2. Sociala konsekvenser

Tullverket har bedömt eventuella sociala konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan. Tullverket har särskilt sett på aspekter såsom allmän

hälsa, säkerhet, arbetsplats säkerhet och personlig trygghet samt arbetstagarnas ställning men anser inte att förslaget ger någon påverkan på dessa förhållanden.

5.3. Miljökonsekvenser

Tullverket har bedömt att eventuella miljökonsekvenser kan uppstå om en ekonomisk aktör får ställa om sina godstransporter från järnväg till väg. Dock ska detta ställas mot den EU-gemensamma tullagstiftningens krav vid införsel av tredjelandsvaror i tullunionen. Det ligger i samhällets intresse att stärka tullövervakningen på de tredjelandsvaror som förs in i tullunionen på järnväg. Detta för att säkerställa att endast godkända varor förs in i Sverige och EU samt att det betalas korrekt uppbörd på dessa.

6. Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt och övrig internationell reglering

EU-parlamentet har tillsammans med rådet stiftat tullkodexen vilken började gälla 2016, denna utgör grunden för svensk tullagstiftning, bland annat tullordningen. För att möjliggöra en övergång mellan ny och gammal lagstiftning har kommissionen tillåtit övergångslösningar, vilket möjliggjort för medlemsländerna att implementera tillfälliga lösningar i väntan på att möjlighet till digital uppgiftslämning finns att tillgå. Den digitala uppgiftslämningen införs stegvis enligt EU:s arbetsprogram.

I samband med att bemyndigandet för Tullverket att använda sig av en övergångslösning upphör saknas det stöd i lagstiftningen för att ta emot anmälan om varors ankomst via e-post. Digital ankomstanmälan för varors ankomst i järnvägsflödet ska vara implementerat senast 1 mars 2024. Som nämnts ovan saknas det däremot praktisk möjlighet att ankomstanmäla varor i järnvägsflödet enligt artikel 139 i tullkodexen. Det alternativ som finns är att använda sig av transiteringsförfarandet.

Tullverket har bedömt att 31 januari 2024 är en lämplig tidpunkt för övergång till transiteringsförfarandet då detta datum ligger efter införandet av NCTS fas 5. Aktörerna har haft möjlighet att under en längre period ta del av Tullverkets informationsinsatser och förbereda sig för övergången till transiteringsförfarandet.

Genom att ta bort föreskriften i tullordningen säkerställer Tullverket en korrekt hantering av uppgifter vid införsel via järnväg till Sverige enligt gällande EU-lagstiftning. Förslaget till borttag av föreskrift är därmed förenligt med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt

7. Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Från den 31 januari 2024 behöver ankomstanmälan för tredjelandsgoods i järnvägsflödet ske i enlighet med bestämmelserna om förfarandet för transitering i unionstullagstiftningen samtidigt som möjligheten att använda övergångslösning med ankomstanmälan via e-post försvinner.

Den föreslagna tidpunkten är anpassad för att korrelera med införandet av NCTS fas 5 som sker den 28 januari 2024. I samband med övergången mellan NCTS fas 4 och NCTS fas 5 krävs ett byte av systemstöd vilket innebär en extra kostnad för de externa aktörerna. Då bemyndigandet för att använda övergångslösningen med ankomstanmälan via e-post går ut 1 mars 2024 bedömer Tullverket att det bästa för de ekonomiska aktörerna är att säkerställa att övergången sker efter införandet av NCTS fas 5.

Tullverket har även tagit i beaktande att många av de ekonomiska aktörer som berörs har liten eller ingen erfarenhet av tullproceduren vilket gör att de har behov av tid för att förbereda sig inför förändringen. För berörda aktörer ska få en förståelse för sin roll i transportkedjan och tullhanteringen har Tullverket bjudit in till flertalet dialogmöten där de ekonomiska aktörerna har fått möjlighet att ta del av de kommande förändringarna. Andra informationsinsatser som genomförts är direkt information till berörda ekonomiska aktörer via e-post och telefon. Information finns även på Tullverkets hemsida för framtida tullhantering⁸ och har publicerats i Tullverkets nyhetsbrev "Tullnytt". För de aktörer som önskar finns möjligheten att delta i Tullverkets utbildningar, antingen i Tullverkets lokaler eller på distans, även detta har aktörerna informerats om.

8. Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Under perioden 1 juli 2022 till 30 juni 2023 använde 214 ekonomiska aktörer möjligheten att skicka in anmälan om varors ankomst i järnvägsflödet via e-post, totalt antal inskickade ärenden via e-post var cirka 8 400.

Av de 214 ekonomiska aktörerna var det 33 stycken som hade 50 ärenden eller fler under tidsperioden. De tio största aktörerna verkar inom branscher som skogsbruk, pappersindustri, tryckeri, avfall och vitvaror. Dessa varor är i sin natur ofta stora och tunga samt tar mycket plats vilket gör att järnväg är en effektiv lösning på transportbehoven.

Antal ombud som skickat in ärenden till Tullverket uppgick under denna tidsperiod till cirka 35 stycken.

Det finns inget krav på att uppge vilken järnvägsaktör man använder sig av vid transporten i importdeklarationen, därav saknar Tullverket statistik på hur många järnvägsoperatörer som transporterat tredjelandsvaror in i Sverige. Det finns idag ca 25 aktörer som innehar tillstånd till att bedriva godstrafik på järnväg, det är dock oklart hur många av dem som bedriver internationell trafik⁹.

9. Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader

Den tidsåtgång regleringen kan innebära beror på vilka förutsättningar den enskilda aktören har från början. Troligtvis kommer den största tidsåtgången ske innan och direkt efter införandet av kravet på transitering för tredjelandsgoods på järnväg. Innan införandet behöver aktören se till att de har de tillstånd, system och avtal som krävs för att säkerställa att anmälan om varors ankomst sker korrekt. Efter införandet kan olika faktorer påverka den tidsåtgång som uppstår, dessa faktorer kan t.ex. bestå av tid för att hitta korrekta rutiner, upplärning av personal och anpassningar av systemlösning.

I samband med att vissa moment kommer att ta mer tid kommer även de administrativa kostnaderna att öka, t.ex. för den tid som läggs ner på tillståndsansökan och systemimplementering. När rutiner är satta och systemlösningar på plats är det troligt att de administrativa kostnaderna kommer att minska.

⁸<https://www.tullverket.se/foretag/ifokus/framtidatullhantering/transporteraochlagravaror/jarnvagstransport.4.226de36015804b8cf352f3e.html> 2023-06-15

⁹<https://jvportalen.transportstyrelsen.se/ExternaTjanster.wp/Tillstand/CurrentRailway> sökord "godstrafik, 2023-10-20

10. Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

Som nämnt ovan ingår det i Tullverkets uppdrag att utöva tullövervakning för de icke-unionsvaror som förs in i eller ut ur Sverige. Detta innefattar möjligheten för Tullverket att göra kontroller i varuflödet fysiskt eller administrativt. Det kan i samband med kontroller uppstå kostnader, direkta eller indirekta, till exempel när en chaufför behöver vänta på att få lossningsmedgivande eller som en arbetskostnad när arbetstid behöver läggas på att ta fram begärda dokument. Arbetskostnader kan även uppstå vid tillståndsövervakning då detta kan kräva att anställda lägger ner arbetstid på att ta fram det material som Tullverket kräver samt delta vid verksamhetsbesök.

11. Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Järnvägen har en begränsad infrastruktur och är beroende av de tidtabeller som tågen kör efter. Förseningar för ett tåg kan få följd effekter i järnvägsnätet och därmed försena andra tåg. På detta sätt skiljer sig järnväg från övriga trafikslag där en större flexibilitet finns.

Tullverkets bedömning är därför att när bemyndigandet för övergångslösningen försvinner och krav på ett digitalt uppgiftslämnande blir verklighet, innebär transiteringsförfarandet den lösning som medför minst påverkan på järnvägstrafiken. Eftersom det inte finns några tullkontor på gräns i järnvägsflödet har transiteringsförfarandet bedömts vara den bästa lösningen.

I de fall slutmottagaren inte har en egen plats för lossning kan konkurrensförhållande till motsvarande företag som har tillgång till en egen plats bli ojämn. Ett exempel är aktörer i samma storlek och samma bransch där den ena har järnvägsspår in på sin anläggning medan den andra lossar sitt gods på ett öppna taxepunkter en bit från anläggningen.

För den aktör som har spår ända fram till sin anläggning finns möjligheten att ansöka om godkänd mottagare och bli beviljad en anvisad eller godkänd plats av Tullverket. Därmed borde denna förändring påverka aktören i mindre utsträckning än den aktör som inte har samma möjlighet utan använder sig av stickspår. Saknas driftansvarig för platsen med stickspåret finns inte möjligheten att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare. Denna aktör kan behöva se över sina godsflöden och ställas om sina transporter till väg. Detta kan leda till ökade kostnader vilket gör att aktörens konkurrenskraft försvagas genom ökade transportkostnader.

Det finns även en risk att aktörens konkurrenskraft ur ett miljömässigt perspektiv påverkas. Regeringen arbetar aktivt för att flytta över transporter från väg till järnväg och arbetar för att företag ska använda sig av hållbara transporter. Om en köpare har som krav att transporter ska vara miljömässiga visar forskningen om och om igen att järnvägstransporter står för en betydlig mindre andel växthusgaser jämfört med vägtransporter.

I rapporten "Transportmarknaden i siffror 2021" framgår att lönsamheten för de företag som kör järnvägstransporter är låg, ytterligare krav på uppgiftslämnning kan påverka företagen negativt ekonomiskt. Detta bör dock ställas i förhållande till att den EU-

gemensamma tullagstiftnings krav vid införsel av icke-unionsvaror till Sverige ska uppfyllas oavsett hur varorna förs in i tullunionen.

12. Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

Små företag är känsligare för förändringar och då borttagandet av 6 kap. 2 § tullordningen innebär en helt ny kravställning för alla aktörer som arbetar med järnvägstransporter betyder detta att det en risk för ökade kostnader inom en rad områden, vilket i större utsträckning kommer att drabba de mindre företagen.

För att kunna leva upp till kraven i tullkodexen behöver samtliga mottagare säkerställa att godset vid ankomst till Sverige ankommer till och anmäls på en plats som Tullverket anvisat eller godkänt. För att säkerställa detta finns olika möjliga lösningar för aktörerna. De kan antingen välja att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare men detta kräver att aktören har tillgång till en av Tullverket anvisad eller godkänd plats samt uppfyller de tillståndsvillkor som finns för transit- respektive lagringstillståndet. Då krävs det i de flesta fall att man har tillgång till järnvägsspår in på sin anläggning.

Ett annat alternativ är att slutföra transiteringen hos en annan aktör som innehar tillstånd till godkänd mottagare. Denna lösning resulterar i längre transporter då tredjelandsvarorna behöver transporteras till andra anläggningar innan de kan köras till sin slutdestination för lossning. Resultatet blir längre ledtider för godset och högre transportkostnader då godset behöver gå en omväg för att hanteras på korrekt sätt enligt kodexen.

När varor som är hänfödda till transitförfarandet ankommer till en godkänd mottagare ska ett meddelande om ankomst skickas till Tullverket för att få lossningstillstånd. När man fått tillstånd att lossa varorna ska dessa räknas av och en lossningsrapport skickas in till Tullverket. I de fall man väljer att ta varorna till en utomstående godkänd mottagare kan detta ställa till problem om det är svårigheter att räkna av godset. Detta kan påverka små företag negativt.

En annan aspekt som Tullverket behöver ta hänsyn till är de investeringar i systemlösningar mottagare av tredjelandsgodis på järnväg som möjligen kommer behöva göras för att säkerställa att man som aktör lever upp till de nya kraven. Även om man alltid har rätt att använda sig av ombud enligt artikel 18 i tullkodex så är det ändå tillståndshavaren som är skyldig att tillståndsvillkoren uppfylls, t.ex. att alltid hålla och ha tillgång till en uppdaterad bokföring.

Sammanlagt riskerar små företag som idag använder sig av järnvägstransporter från ett tredjeland att drabbas av proportionellt sett större kostnader än större företag. Dels genom ökade transportkostnader dels genom inköp av nya system.

13. Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen

När möjligheten till att använda övergångslösningen enligt tullordningen tas bort kommer förändringen att leda till att tullproceduren blir mer inkorporerad i mottagarens dagliga verksamhet. Rutiner för tullhantering i operativt och administrativt arbete är ett krav för att en ekonomisk aktör ska få tillstånd till godkänd mottagare och godkänd plats. Det kräver att den som avser att vara godkänd mottagare och ta emot varor hänfödda till

transiteringsförfarandet behöver säkerställa den operativa personal som tar emot varorna har kunskap om hur dessa ska hanteras. Likaså gäller detta den administrativa personal som sköter kontakten med tullombudet.

Tullverkets bedömning är att reglering kommer leda till en bättre möjlighet för berörda aktörer att säkerställa tullövervakningen under transport och lossning samt ett korrekt genomförande av sin tullverksamhet.

14. Kontaktperson vid Tullverket

Åsa Strand, verksamhetsexpert lagring, huvudansvarig
Asa.strand@tullverket.se