

**Från:** Larsson Vestlin Jenny <jenny.larsson.vestlin@tullverket.se>  
**Skickat:** den 17 oktober 2023 15:47  
**Till:** Regelrådet; info@svenskhandel.se; remisser@svensktnaringsliv.se; Robert Lönn; kontakt@transportstyrelsen.se; registrar@kustbevakningen.se; granspolissektionen.noa@polisen.se; lfv@lfv.se; sjofartsverket@sjofartsverket.se; info@sweship.se; info@swe-shipbroker.se; info@transportforetagen.se; info@akeri.se; diariet@chamber.se; info@stockholmshandelskammare.se; Monica Lidsten Danielsson; info@handelskammaren.com; peranders.lorentzon@handelskammaren.com; info@handelskammaren.net; jesper.ohrn@vastsvenskahandelskammaren.se; UPS, Åsa Lindevall; info@foretagarna.se; info@swedfreight.se; Bo Jarestig; linus.magnusson@kghcustoms.com

**Kopia:** Linde Anna  
**Ämne:** Dnr STY 2022-13 Remiss rörande ändring, borttag och tillägg av kapitel 4, 5 och 6 tullordningen  
**Bifogade filer:** STY 2022-13 Konsekvensutredning\_1.0.pdf; STY 2022-13 TFS-mall \_1.0.pdf; Följebrev med sändlista.pdf

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Har meddelandeflagga

**Kategorier:** Björn  
**AppServerName:** p360\_prod  
**DocumentID:** RR 2023-256:01  
**DocumentIsArchived:** -1

Du får inte e-post ofta från jenny.larsson.vestlin@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 fredag 3 november 2023 till [tullverket@tullverket.se](mailto:tullverket@tullverket.se) och kopia till [jenny.larsson.vestlin@tullverket.se](mailto:jenny.larsson.vestlin@tullverket.se)

Hälsningar  
Jenny Larsson Vestlin och Anna Linde



Jenny Larsson Vestlin  
Verksamhetsexpert lagring  
Kontrollenheten, Område Syd

Tullverket, Kontrollavdelningen  
Box 27311, 102 54 STOCKHOLM  
Besöksadress: Kruthusgatan 17, Göteborg

031-63 36 40

[jenny.larsson.vestlin@tullverket.se](mailto:jenny.larsson.vestlin@tullverket.se)

[www.tullverket.se](http://www.tullverket.se)



Enligt sändlista

## Tullverkets konsekvensutredning med anledning av ändring, borttag och tillägg av kapitel 4, 5 och 6 i Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning

Med anledning av att Tullverket föreslår ändring, borttag och tillägg av kapitel 4, 5 och 6 i tullordningen har en konsekvensutredning genomförts.

Synpunkter på författningsförslaget och konsekvensutredningen vill vi gärna ha senast fredag 3 november 2023. Synpunkter önskas per e-post till [tullverket@tullverket.se](mailto:tullverket@tullverket.se) med kopia till [jenny.larsson.vestlin@tullverket.se](mailto:jenny.larsson.vestlin@tullverket.se)

Enligt uppdrag

Jenny Larsson Vestlin och Anna Linde

Sändlista:

Regelrådet, [regelradet@regelradet.se](mailto:regelradet@regelradet.se)

Svensk Handel, [info@svenskhandel.se](mailto:info@svenskhandel.se)

Svenskt Näringsliv, [remisser@svensktnaringsliv.se](mailto:remisser@svensktnaringsliv.se),  
[robert.lonn@svensktnaringsliv.se](mailto:robert.lonn@svensktnaringsliv.se)

Transportstyrelsen, [kontakt@transportstyrelsen.se](mailto:kontakt@transportstyrelsen.se)

Kustbevakningen, [registrator@kustbevakningen.se](mailto:registrator@kustbevakningen.se)

Polisen, [granspolissektionen.noa@polisen.se](mailto:granspolissektionen.noa@polisen.se)

Luftfartsverket, [lfv@lfv.se](mailto:lfv@lfv.se)

Sjöfartsverket, [sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)

Svensk Sjöfart, [info@sweship.se](mailto:info@sweship.se)

Sveriges Skeppsmäklareförening, [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se)

Sveriges Transportindustriförbund, [info@transportforetagen.se](mailto:info@transportforetagen.se)

Sveriges Åkeriföretag, [info@akeri.se](mailto:info@akeri.se)

Stockholms Handelskammare, [diarier@chamber.se](mailto:diarier@chamber.se),

[info@stockholmshandelskammare.se](mailto:info@stockholmshandelskammare.se)

[monica.lidsten.danielsson@stockholmshandelskammare.se](mailto:monica.lidsten.danielsson@stockholmshandelskammare.se)

Sydsvenska Industri- och handelskammaren, [info@handelskammaren.com](mailto:info@handelskammaren.com),

[peranders.lorentzon@handelskammaren.com](mailto:peranders.lorentzon@handelskammaren.com)

Västsvenska handelskammaren, [info@handelskammaren.net](mailto:info@handelskammaren.net),

[jesper.ohrn@vastsvenskahandelskammaren.se](mailto:jesper.ohrn@vastsvenskahandelskammaren.se)

SIET, Åsa Lindevall, [asa.lindevall@europe.ups.com](mailto:asa.lindevall@europe.ups.com)

[info@foretagarna.se](mailto:info@foretagarna.se)

[info@swedfreight.se](mailto:info@swedfreight.se)

[bo.jarestig@se.gerlachcs.com](mailto:bo.jarestig@se.gerlachcs.com)

[linus.magnusson@kghcustoms.com](mailto:linus.magnusson@kghcustoms.com)



## Föreskrifter

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

TFS

Utkom från trycket  
den

beslutade den.....

Tullverket föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 3 kap. 5 § tullförordningen (2016:287) i fråga om Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning

*dels* att 4 kap 16 § ska ha följande lydelse

*dels* att 6 kap 1 § ska upphävas

*dels* att 6 kap 2b § ska upphävas

*dels* att 5 kap 1 § ska ha följande lydelse

*dels* att 5 kap 9 § ska ha följande lydelse

*dels* att 6 kap 2d § ska ha följande lydelse

*dels* att 6 kap. 8 § är en helt ny paragraf

#### 4 kap. Förhandsanmälan och anmälan av ankomst av transportmedel

16 § En anmälan om ankomst av ett fartyg vilket har registrerats i systemet

Maritime Single Window anses vara inlämnad av befälhavaren till

Tullverket när ett ATA-meddelande (Actual Time of Arrival) lämnats enligt

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om tillsyn

inom sjöfartsområdet.

#### 5 kap. Transport till avsedd plats

1 § Ett fartyg som ankommer till det svenska tullområdet ska av

befälhavaren föras till en hamn eller annan anlöpsplats som Tullverket har anvisat eller godkänt.

I de fall fartyget ska föras till en ankarplats ska denna vara anvisad av Tullverket.

9 § Efter ett särskilt beslut av Tullverket kan en transport i sjötrafik och lufttrafik få föras in till svenskt tullområde

– via annan rutt än vad som föreskrivs i denna tullordning,

– på annan tid än ordinarie öppettid eller tid som anges i denna tullordning.

Efter ett särskilt beslut av Tullverket kan en transport i fordonstrafik få föras in till

svenskt tullområde via en plats som Tullverket har anvisat där varorna även

tillåts vara i tillfällig lagring

– via annan rutt än vad som föreskrivs i 6 §,

– på annan tid än ordinarie öppettid

Ett särskilt beslut enligt andra stycket får endast avse regelbundna transporter som

– framförs via en kortare transportsträcka som ger ekonomisk och miljömässig vinst, och

– innehåller ensartat gods som inte förpackats som styckegods och som inte omfattas av importrestriktioner och

– det utifrån nivån på tull, skatt och andra avgifter är motiverat att passagen inte sker via ett bemannat tullkontor.

<sup>1</sup> Dnr STY 2022-13.

## 6 kap. Anmälan, lossning och undersökning av varor

~~1 § I en anmälan av varor i fordonstrafik ska uppgifter om fordonet samt uppgifter om kollin (antal och slag), godsmärkning, varuslag och bruttovikt anges. I förekommande fall ska även uppgift om LRN anges. Personliga tillhörigheter behöver endast uppges om de ska räknas till lasten. Om ingen last medförs får anmälan om fordonet göras muntligt.~~

~~2 b § En anmälan om ankomst av varor i luftfartygstrafik görs genom en deklaration för tillfällig lagring om inte annat framgår av 2 d §. Personliga tillhörigheter behöver endast uppges om de ska räknas till lasten. (TFS 2022:2)~~

**2 d §** När varor som omfattas av krav på ingivande av en summarisk införseldeklaration har förts in i EU:s tullområde med flyg och varornas ankomst därefter anmäls av en postoperatör ska anmälan innehålla de uppgifter som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen.

**8 §** Tullverket ska betrakta en tulldeklaration som ges in innan varornas ankomst väntas anmälas till tullen enligt artikel 171 i tullkodexen som en deklaration för tillfällig lagring om varorna ankommer i fordonstrafik till Sverige från tredje land.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2024 i fråga om 6 kap. 1 § och i övrigt den 1 januari 2024. Dock ska bestämmelsen i 5 kap. 9 § första stycket endast gälla från och med 1 januari 2024 till den 1 april 2024.

TULLVERKET

CHARLOTTE SVENSSON

Anna Linde  
(Uppbördsavdelningen)

Jenny Larsson Vestlin  
(Kontrollavdelningen)

Tullverkets konsekvensutredning med anledning av ändring, borttag och tillägg av kapitel 4, 5 och 6 i Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning

---

2023-10-17

Dnr: STY 2022–13

## Innehållsförteckning

|             |  |          |
|-------------|--|----------|
| 1.          | Inledning.....   | 6        |
| 1.1.        | Kap. 4 tullordningen.....  | 6        |
| 1.2.        | Kap. 5 tullordningen.....  | 6        |
| 1.3.        | Kap. 6 tullordningen.....  | 6        |
| 2.          | Konsekvensanalys .....   | 7        |
| <b>2.1.</b> | <b>4 kap. 16 § tullordningen (förhandsanmälan och anmälan av ankomst av transportmedel) .....</b>  | <b>7</b> |
|             | Anmälan om ankomst av fartyg i sjötrafik .....   | 7        |
| 2.1.1.      | Problemet.....   | 7        |
| 2.1.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 7        |
| 2.1.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 7        |
| 2.1.4.      | Bemyndiganden .....  | 7        |
| 2.1.5.      | Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....  | 7        |
| 2.1.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt och övrig internationell reglering. 7  |          |
| 2.1.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser ..... | 7        |
| 2.1.8.      | Övrigt.....  | 7        |
| <b>2.2.</b> | <b>5 kap. 1 § tullordningen (transport till avsedd plats).....</b>   | <b>8</b> |
|             | Sjötrafik.....   | 8        |
| 2.2.1.      | Problemet.....   | 8        |
| 2.2.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 8        |
| 2.2.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 8        |
| 2.2.4.      | Bemyndiganden .....  | 8        |
| 2.2.5.      | Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....  | 8        |
| 2.2.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt och övrig internationell reglering. 9  |          |
| 2.2.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser ..... | 9        |
| 2.2.8.      | Övrigt.....  | 9        |
| <b>2.3.</b> | <b>5 kap. 9 § tullordningen (transport till avsedd plats).....</b>   | <b>9</b> |
|             | Beslut om undantag från rutt och tid .....   | 9        |
| 2.3.1.      | Problembeskrivning, bakgrund och målsättning .....   | 9        |
| 2.3.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 11       |
| 2.3.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 12       |
| 2.3.4.      | Bemyndiganden .....  | 12       |
| 2.3.5.      | Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....  | 12       |



|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| 2.3.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt.....   | 13        |
| 2.3.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser .....   | 13        |
| 2.3.8.      | Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen .....  | 14        |
| 2.3.9.      | Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader .....  | 14        |
| 2.3.10.     | 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 ..... | 14        |
| 2.3.11.     | Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen .....   | 14        |
| 2.3.12.     | Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning .....   | 15        |
| <b>2.4.</b> | <b>6 kap. 1 § tullordningen, anmälan av varors ankomst.....</b>  | <b>15</b> |
|             | Anmälan av varors ankomst.....   | 15        |
|             | Fordonstrafik.....   | 15        |
| 2.4.1.      | Problembeskrivning, bakgrund och målsättning .....   | 15        |
| 2.4.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 16        |
| 2.4.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 16        |
| 2.4.4.      | Bemyndiganden .....  | 16        |
| 2.4.5.      | Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....  | 17        |
| 2.4.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt .....  | 17        |
| 2.4.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser .....   | 17        |
| 2.4.8.      | Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader .....  | 17        |
| 2.4.9.      | 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 ..... | 18        |
| 2.4.10.     | Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen .....   | 18        |
| 2.4.11.     | Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning .....   | 18        |
| <b>2.5.</b> | <b>6 kap. 2 b § tullordningen (anmälan, lossning och undersökning av varor) .....</b>  | <b>18</b> |
|             | Anmälan av varors ankomst.....   | 18        |
|             | Lufttrafik.....  | 18        |
| 2.5.1.      | Problemet.....   | 18        |

|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| 2.5.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 19        |
| 2.5.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 19        |
| 2.5.4.      | Bemyndiganden .....  | 19        |
| 2.5.5.      | Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....  | 19        |
| 2.5.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt och övrig internationell reglering19   |           |
| 2.5.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser .....   | 20        |
| 2.5.8.      | Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen .....  | 20        |
| 2.5.9.      | Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader .....  | 20        |
| 2.5.10.     | 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 ..... | 20        |
| 2.5.11.     | Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen .....   | 20        |
| 2.5.12.     | Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning .....   | 21        |
| 2.5.13.     | Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen .....  | 21        |
| <b>2.6.</b> | <b>6 kap. 2 d § tullordningen (anmälan, lossning och undersökning av varor) .....</b>  | <b>21</b> |
|             | Anmälan av varors ankomst.....   | 21        |
|             | Lufttrafik.....  | 21        |
| 2.6.1.      | Problemet.....   | 21        |
| 2.6.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 21        |
| 2.6.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 21        |
| 2.6.4.      | Bemyndiganden .....  | 22        |
| 2.6.5.      | Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....  | 22        |
| 2.6.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt och övrig internationell reglering22   |           |
| 2.6.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser .....   | 22        |
| 2.6.8.      | Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen .....  | 22        |
| 2.6.9.      | Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader .....  | 23        |
| 2.6.10.     | 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 ..... | 23        |

|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| 2.6.11.     | Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen .....   | 23        |
| 2.6.12.     | Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning .....   | 23        |
| 2.6.13.     | Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen .....  | 23        |
| <b>2.7.</b> | <b>6 kap. 8 § tullordningen (anmälan, lossning och undersökning av varor) .....</b>  | <b>23</b> |
|             | Tillfällig lagring av varor .....  | 23        |
| 2.7.1.      | Problemet.....   | 23        |
| 2.7.2.      | Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas .....   | 24        |
| 2.7.3.      | Vilka berörs av föreskrifterna.....  | 24        |
| 2.7.4.      | Bemyndiganden .....  | 24        |
| 2.7.5.      | Kostnadmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför .....   | 24        |
| 2.7.6.      | Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt.....   | 24        |
| 2.7.7.      | Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser .....   | 25        |
| 2.7.8.      | Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen .....  | 25        |
| 2.7.9.      | Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader .....  | 25        |
| 2.7.10.     | 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 ..... | 25        |
| 2.7.11.     | Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen .....   | 25        |
| 2.7.12.     | Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning .....   | 26        |
| 2.7.13.     | Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen .....  | 26        |
| 3.          | Kontaktperson vid Tullverket.....  | 26        |

# 1. Inledning

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.

Förslag till ändring, borttag och tillägg i paragrafer i Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) (tullordningen) bifogas.

I och med att tullklaringsområden kommer att ersättas med anvisade och godkända platser kommer TFS 2015:8 att upphöra att gälla den 1 januari 2024.

## 1.1. Kap. 4 tullordningen

Tullordningen behöver uppdateras med en ny hänvisning till en föreskrift meddelad av Transportstyrelsen. Föreslagen förändring presenteras i kap. 2. Konsekvensanalys.

## 1.2. Kap. 5 tullordningen

Varor som förs in i unionens tullområde ska transporteras till antingen ett tullkontor eller till en av tullmyndigheten anvisad eller godkänd plats. På platsen ska varornas ankomst anmälas till tullen och en deklaration för tillfällig lagring ska lämnas in. På de aktuella platserna ska Tullverket ha möjlighet att kontrollera varorna. Tullverket behöver därför uppdatera tullordningen med vilken typ av plats som ska vara aktuell i en viss given situation i fordonstrafik och sjötrafik. Föreslagna förändringar presenteras i kap. 2. Konsekvensanalys.

## 1.3. Kap. 6 tullordningen

I samband med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (tullkodexen) införande 2016 uppkom krav på elektronisk uppgiftslämning vid utbyte av uppgifter såsom deklarationer, ansökningar och anmälningar. Ändringarna i tullordningen sker successivt baserat på när genomförandebeslut 2023/234<sup>1</sup> löper ut. Föreslagna förändringar presenteras i kap. 2.

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/234 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 än elektronisk databehandlingsteknik för utbyte och lagring av uppgifter för anmälan av varors ankomst med avseende på varor som förs in i unionens tullområde.

## 2. Konsekvensanalys

### 2.1. 4 kap. 16 § tullordningen (förhandsanmälan och anmälan av ankomst av transportmedel)

#### Anmälan om ankomst av fartyg i sjötrafik

##### 2.1.1. Problemet

Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2009:2 upphävdes 2018 genom föreskrift TSFS 2018:27. Paragrafen behöver uppdateras med hänvisning till nu gällande föreskrift. I och med den här uppdateringen har aktörerna tillgång till rätt hänvisning av Transportstyrelsens föreskrift.

2.1.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas  
Tullordningen kommer att innehålla hänvisning till en föreskrift som inte längre är giltig. Några alternativa lösningar för att uppnå ändamålet har inte identifierats.

##### 2.1.3. Vilka berörs av föreskrifterna

Detta berör aktörer av olika storlek och bransch som anmäler fartygs ankomst i Maritime Single Window enligt 4 kap. 16 § tullordningen.

##### 2.1.4. Bemyndiganden

Bemyndigande för ändring av föreskrift anses föreligga genom 3 kap. 5 § tullförordningen (2016:287).

2.1.5. Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför  
Denna uppdatering medför inga kostnadsmässiga och övriga konsekvenser.

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

Då hänvisningen i 4 kap. 16 § tullordningen är till Transportstyrelsens föreskrift finns inget behov att förhålla sig till övrig internationell rätt.

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

Det är önskvärt att uppdateringen av 4 kap. 16 § tullordningen görs omgående då tullordningen idag innehåller en felaktig hänvisning. Inga särskilda informationsinsatser krävs.

##### 2.1.8. Övrigt

Den föreslagna förändringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför inte i denna del en beskrivning av de omständigheter som anges i 7 § förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

## 2.2.5 kap. 1 § tullordningen (transport till avsedd plats)

### Sjötrafik

#### 2.2.1. Problemet

Den person som för in varor i unionens tullområde, ska enligt artikel 135.1 i tullkodexen, transportera fartyget och andra medhavda varor till det tullkontor som utsetts av tullmyndigheterna eller till någon annan plats som de anvisat eller godkänt. Omedelbart vid ankomst ska varans ankomst anmälas i enlighet med artikel 139 i tullkodexen. Vid tidpunkten för ankomsten anses varorna vara i tillfällig lagring enligt artikel 144 i tullkodexen och en deklaration för tillfällig lagring ska lämnas senast vid ankomst enligt artikel 145 i tullkodexen.

Inom samtliga trafikflöden sker en anpassning till regleringarna om plats för transportens ankomst. För sjötrafiken innebär det att Tullverket kommer att i första hand anvisa hamnar och andra anlöpsplatser under förutsättning att det inom den anvisade platsen finns godkänd plats för den tillfälliga lagringen. När det gäller ankarplatser kommer tillfällig lagring av varorna tillåtas på den anvisade platsen då det är praktiskt omöjligt att ha en anläggning för tillfällig lagring eller annan godkänd plats där.

I den nuvarande ordalydelsen i 5 kap. 1 § tullordningen anges att fartyg som ankommer till det svenska tullområdet ska av befälhavaren föras till en hamn som Tullverket har anvisat eller godkänt. Här görs ett tillägg med att fartyget även kan föras till *andra anlöpsplatser*. Det behöver göras en uppdatering av 5 kap. 1 § tullordningen med ett tillägg att i de fall fartyg ska föras till en ankarplats ska den vara anvisad av Tullverket.

#### 2.2.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas

Ett alternativ hade varit att inte tillåta ankomst och tillfällig lagring på ankarplatser, vilket hade försvårat för sjötrafik.

Alternativet att kräva en anläggning för tillfällig lagring eller annan godkänd plats vid en ankarplats är inte genomförbart då det inte är möjligt att uppfylla tillståndskraven för godkänd plats vid en ankarplats.

#### 2.2.3. Vilka berörs av föreskrifterna

Detta berör externa aktörer av olika storlek och bransch som för fartyg till ankarplatser enligt 5 kap. 1 § tullordningen. Följande aktörer har t.ex. identifierats som kommer att beröras av föreskriften: rederier, skeppsmäklare, fartygsagenter, ombud och importör.

#### 2.2.4. Bemyndiganden

Detta kapitel innehåller föreskrifter som verkställer artikel 135 i tullkodexen, och som meddelats med stöd av 3 kap. 5 § första stycket 1 tullförordningen (2016:287).

#### 2.2.5. Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

Denna uppdatering medför inga kostnadsmässiga och övriga konsekvenser.

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

Den svenska tullagstiftningen har sin bas i lagstiftning på EU-nivå. Enligt tullkodexen ska varor som ankommer från tredjeland till EU:s tullområde transporteras via den rutt som tullmyndigheterna angivit och enligt deras anvisningar, till det tullkontor som utsetts av tullmyndigheterna eller till någon annan plats som de anvisat eller godkänt enligt artikel 135 i tullkodexen.

Därefter ska varan omedelbar vid ankomst anmälas i enlighet med artikel 139 i tullkodexen och från tidpunkten för ankomsten anses varorna vara i tillfällig lagring enligt artikel 144 i tullkodexen. En deklaration för tillfällig lagring ska lämnas senast vid ankomst enligt artikel 145 i tullkodexen och kommissionen har genom artikel 192 i genomförandeförordningen specificerat förfaranderegler för tillämpningen av artikel 145 i tullkodexen. Uppgiftslämningen ska enligt artikel 6.1 i tullkodexen ske genom elektronisk kommunikation mellan uppgiftslämnaren och tullmyndigheten. Förslaget till föreskrift är därmed i enlighet med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

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

Föreskrifterna föreslås träda ikraft den 1 januari 2024. För att underlätta för de externa aktörerna bör information gå ut via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, t.ex. dialogmöten, Tullnytt och den externa webbplatsen.

### 2.2.8. Övrigt

Eftersom inget nytt system krävs utan man även i fortsättningen ska använda Maritime Single Window för uppgiftslämning så blir det ingen större påverkan framöver för det här flödet.

Den föreslagna förändringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför inte i denna del en beskrivning av de omständigheter som anges i 7 § förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

## 2.3. 5 kap. 9 § tullordningen (transport till avsedd plats)

### Beslut om undantag från rutt och tid

#### 2.3.1. Problembeskrivning, bakgrund och målsättning

Den som kommer med ett fordon till det svenska tullområdet från tredjeland ska, enligt artikel 135.1 i tullkodexen, transportera fordonet och andra medhavda varor till det tullkontor som utsetts av tullmyndigheterna eller till någon annan plats som de anvisat eller godkänt. Enligt 5 kap. 6 § tullordningen ska fordon i fordonstrafiken som förs in från tredje land passera ett tullkontor (tullväg). Tullverket har möjlighet att ge undantag från denna skyldighet med stöd av 5 kap. 9 § tullordningen. Ett sådant undantag meddelas genom att aktören tilldelas ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid (tidigare benämnt som trafikillstånd). Begreppet trafikillstånd kommer att fasas ut och ersättas med begreppet

trafiktillåtelse. Begreppsbytet sker för att det ska vara tydligt att beslutet inte är ett EU-gemensamt tillstånd.

Varor som ankommer på icke-tullväg med stöd av beslut om undantag från rutt ska ankomma till en av Tullverket anvisad plats. Från den tidpunkt som icke-unionsvaror anmäls till Tullverket ska varorna vara i tillfällig lagring på den anvisade plats där de ankomstanmäls. Tullverket kommer i dessa fall anvisa gränsövergången som anvisad plats för ankomst och tillfällig lagring för transporter med trafiktillåtelse.

Vid införsel idag förekommer undantag om rutt även i sjöfarten, men undantaget avser platsen för ankomst snarare än själva ruten då det är Sjöfartsverket som fastställer farlederna. Undantaget har inneburit att ankomst kan ske på annan plats än ett tullklaringsområde med stöd av ett beslut om undantag (trafiktillstånd).

Transportstyrelsen fastställer flygrutter. Vid införsel idag förekommer undantag om rutt även i lufttrafiken men det finns inga aktörer som i dagsläget använder detta.

Inom samtliga trafikflöden sker en anpassning till regleringarna om plats för ankomst i artikel 135. För sjö- och luftfarten innebär det att Tullverket kommer att anvisa hamnar och andra anlöpsplatser respektive flygplatser för ankomst. Det kommer inte längre vara möjligt att ankomma till en annan plats än en som anvisats eller godkänts av Tullverket och därmed finns inte längre behov av trafiktillstånd i sjö- och flygflödet.

Ändringen påverkar inte hur fartyg eller luftfartyg kan färdas till en plats för ankomst, eftersom rutterna regleras av Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket. Vid behov har Tullverket alltid möjlighet genom artikel 135 i tullkodex att ange ruten.

Med hänsyn till ovan förändringar kommer undantag om rutt och tid för fartyg och luftfartyg enbart gälla fram till och med 31 mars 2024.

För fordonstrafik uppdateras paragrafen med ny lydelse som gäller från och med 1 januari 2024 som beskriver att efter ett särskilt beslut av Tullverket kan en transport föras in via en plats som Tullverket har anvisat.

I den nuvarande ordalydelsen i 5 kap. 9 § tullordningen anges att tullmyndigheten kan fatta ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid. Däremot anges inte i bestämmelsen under vilka förutsättning ett sådant särskilt beslut kan fattas. För att tydliggöra kraven för att få ett särskilt beslut om undantag om rutt och tid i fordonstrafiken behöver därför 5 kap. 9 § tullordningen även uppdateras med vilka transporter som kan komma i fråga för ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid (trafiktillåtelse). De förutsättningar som identifierats för ovan beslut är: regelbundna transporter; kortare transportsträcka som ger ekonomisk och miljömässig vinst; inga restriktionsvaror; ensartat gods, inga styckegodstransporter samt att det utifrån nivån på tull, skatt och andra avgifter är motiverat att passagen inte sker via ett bemannat tullkontor.

I den mångåriga praxis som har utvecklats vid beviljandet av undantaget har dessa villkor redan tillämpats. Villkoren har tillkommit för att det ska finnas en balans mellan både de miljömässiga och ekonomiska behoven att utefter den långsträckta gränsen passera på fler



ställen än där det finns tullkontor och behoven av tullövervakning. Ensartat gods utan restriktioner och med låga avgifter och skatter anses utgöra lägre risk för undandragande från tullövervakning. Vissa andra villkor, som är mer lämpade att tydliggöras i beslutet om undantag om rutt och tid, regleras inte i föreskrifterna, utan kommer även fortsatt att anges i beslutet, t.ex. att villkor för export respektive import ska vara uppfyllda i utförelse-/införsellandet och att eventuell tull och annan skatt betalas enligt tullräkning.

För att förtydliga hänvisningen i 5 kap. 9 § tullordningen om ”vad som föreskrivs i denna tullordning” uppdaterar vi med en direkt hänvisning till rätt paragraf ”vad som föreskrivs i 6 §”. Vi tar även bort texten ”eller tid som anges i denna tullordning” då detta inte anges i tullordning.

Enligt 10 kap. 17 § tullordningen ska bestämmelserna i 5 kap. 9 § tullordningen vara tillämpliga även vid utförelse. Uppdateringen av 5 kap. 9 § tullordningen innebär att transport i fordonstrafiken ska föras in via en av Tullverket anvisade platser samt vilka villkor som ska uppfyllas för det särskilda beslutet om undantag från rutt och tid gäller även för export. Ingen ändring sker i 10 kap. 17 § tullordningen.

### 2.3.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas

Två alternativa lösningar har identifierats för vilken plats dit varor kan transporteras och efter anmälan befinna sig i tillfällig lagring i de fall Tullverket meddelat ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid:

- en gränsnära godkänd plats, dvs en anläggning för tillfällig lagring eller annan godkänd plats
- en godkänd plats på vilken varorna sedermera lossas.

En gränsnära godkänd plats skulle i så fall behöva vara en mottagare som har sin verksamhet innanför den kontrollzon på 15 km som anges i gränstullsamarbetsavtalet<sup>2</sup>. Det andra alternativet är att godkänna den plats dit varorna sedermera levereras och lossas som plats för ankomst.

Att endast tillåta godkända platser i ett gränsnära område skulle exkludera många av de aktörer som har behov av att passera gränsen på icke-tullväg eftersom merparten av aktörerna med trafikillstånd har en längre rutt till sin naturliga ankomstplats än vad som kan betecknas som gränsnära. Alternativet skulle vara att kräva att lagringsanläggningar och andra godkända platser upprättas inom dessa områden, ofta utefter små och i vissa fall otillgängliga vägar där behovet av trafikillstånd dessutom kanske bara gäller för en kortare period, som vid skogsavverkningar. Det skulle få stora miljömässiga effekter, då sådana varor i stället skulle behöva ta omvägen via ett tullkontor. Tullverket bedömer att nackdelarna med en gränsnära godkänd plats är så stora att fördelarna, som dessutom är mindre i detta lågriskflöde, inte överväger.

Tullverket bedömer alternativet att det ska finnas en godkänd plats vid lossning inte är ett reellt alternativ eftersom det skulle kunna innebära alltför stora nackdelar. Många lossningsplatser ligger långt från gränsen och om varorna inte anmäls förrän vid platsen för

---

<sup>2</sup> RÅDETS BESLUT av den 13 mars 1997 om att genom skriftväxling ingå avtalet om tullsamarbete mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Norge

lossning kommer oanmälda och oförtullade varor att fritt röra sig långt in i landet innan de blir anmälda och frigjorda. Detta bedöms inte som tillfredsställande varken ur tullövervakningssynpunkt eller ur ett konkurrensneutralitetsperspektiv.

Slutligen har Tullverket gjort bedömningen att det är berättigat att Tullverket anvisar gränsövergången som en plats för ankomst och tillfällig lagring, utifrån att det endast gäller för gods som transporteras med trafik tillåtelse och att det i sig är ett lågriskflöde där möjligheten finns att dra tillbaka den förmån trafik tillåtelsen utgör om den missbrukas.

En alternativ lösning istället för att tydliggöra villkoren för att få ett särskilt beslut om undantag om rutt och tid är att inte föreskriva om dem. Tullverket bedömning är att detta skulle försvåra för aktörer att förstå om man uppfyller krav för en tillåtelse. Tullverket anser därför att 5 kap. 9 § tullordningen även behöver uppdateras med vilka transporter som kan komma i fråga för ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid (trafik tillåtelse).

Beträffande sjö- och luftfart pågår det ett arbete med att anpassa tillämpningen utifrån tullkodexregleringar om plats för ankomst i artikel 135 respektive 139. Detta tillsammans med det faktum att det är andra myndigheter som lägger fast rutten inom både sjö- och luftfart, gör att det inte finns ett fortsatt behov av att ha en särskild ordning för undantag om rutt. Om behov utöver det skulle finnas ger tullkodex, artikel 135, Tullverket möjlighet att ange en rutt till en plats för ankomst. Någon alternativ lösning finns därför inte.

#### 2.3.3. Vilka berörs av föreskrifterna

Externt kommer samtliga aktörer som idag har trafik tillstånd inom fordonstrafik och sjöfarten att bli berörda samt nya företag som kommer att söka trafik tillåtelse för transporter i fordonstrafiken vid norska gränsen.

Inom luftfarten finns idag inga aktiva trafik tillstånd varpå vi inte kan se att några aktörer berörs av föreskrifterna.

#### 2.3.4. Bemyndiganden

Förslaget till föreskrift avser tillämpningen av artikeln 135 i tullkodexen. Tullverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av artiklarna 127–152 i tullkodexen, se 3 kap. 5 § första stycket 1 tullförordningen (2016:287).

#### 2.3.5. Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

##### 2.3.5.1 Kostnadsmässiga

Några kostnader för att uppnå ändamålet har inte identifierats. Det faktum att undantag om rutt försvinner i övriga flöden än fordonstrafiken leder inte i sig till ökade kostnader.

##### 2.3.5.2 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.

### 2.3.5.3. Miljömässiga konsekvenser

Tullverket har bedömt eventuella miljömässiga konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon förändrad påverkan. Det är fortsatt en miljömässig fördel om transportererna som har ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid kan hållas så korta som möjligt. Om anvisad plats vid gräns används kan även aktörer som har en lossningsplats längre in i landet korta sina körsträckor vilket har en positiv påverkan på miljön. Detta under förutsättning att villkoren för beslutet uppfylls.

### 2.3.6. Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt

Den svenska tullagstiftningen har sin bas i lagstiftning på EU-nivå. Enligt artikel 135 i tullkodexen ska varor som ankommer från tredjeland till EU:s tullområde transporteras via den rutt som tullmyndigheterna angivit och enligt deras anvisningar, till det tullkontor som utsetts av tullmyndigheterna eller till någon annan plats som de anvisat eller godkänt. Förslaget till föreskrift är därmed i enlighet med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

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

Någon särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande när det gäller de aktörer som har trafiktillstånd i fordonstrafiken idag har inte konstaterats. Dessa aktörer kommer inte behöva ompröva sina beslut till trafiktillåtelse utan dessa kommer att vara giltiga till slutdatum. Tullverket informerar om vilka gränsövergångar som kommer att vara anvisade från och med den 1 januari 2024.

Vidare kan det konstateras att det inom luftfarten idag inte finns några aktiva trafiktillstånd, däremot finns det sådana inom sjöfarten. I samband med den generella anpassningen till tullkodexregleringar om platser för ankomst påbörjades i april i år ett arbete med att avveckla trafiktillstånden inom sjöfarten. Besluten har normalt gällt för ett år, men från och med den första april 2023 har giltighetstiden för alla nytillkomna ansökningar satts till som längst den sista mars 2024. När besluten meddelas skickas också information om att det efter giltighetstidens slut kommer att behövas en godkänd plats för den tillfälliga lagringen på den plats som trafiktillståndet omfattar för att det ska vara möjligt att lossa tredjelandsgoods på platsen i fråga. Digitala informationsträffar har också hållits med sjönäringsen och information har lämnats även via andra kanaler, som på Tullverkets hemsida och via s.k. tull dagar. När möjligheten till trafiktillstånd i sjöfarten samt luftfarten genom ändringen i 5 kap. 9 § tullordningen försvinner den 1 april 2024, ska därmed alla som har trafiktillstånd haft möjlighet att ansöka om och få tillstånd till godkänd plats vid de hamnar som berörs.

För att underlätta för de externa aktörerna bör information gå ut via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, t.ex. Tullnytt och den externa webbplatsen. De aktörer som har ett särskilt beslut om undantag för rutt och tid får riktad information om vad som gäller för deras beslut.

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

De aktörer som blir berörda är de i transportbranschen som idag har trafiktillstånd samt nya företag som kommer att söka trafiktillåtelse.

Det finns idag drygt 19 transportörer i fordonstrafiken som har 44 trafiktillstånd fördelade på olika deklaranter och gränsövergångar. Totalt påverkade det under 2022, 14 072 stycken deklARATIONER enligt Tullverkets system.

Inom luftfarten finns idag inga aktiva trafiktillstånd och i sjötrafiken finns det 58 aktörer som idag har trafiktillstånd och som berörs.

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

Tullverket har bedömt att föreskriften inte kommer att föra med sig ökad tidsåtgång eller administrativa kostnader för företagen i fordonstrafiken. Några kostnader för att uppnå ändamålet har inte identifierats. Det faktum att undantag om rutt försvinner i övriga flöden än fordonstrafiken leder inte i sig till ökade kostnader.

Det kommer dock, genom anpassningen till art 147 i tullkodex, att bli ett krav på tillstånd till en godkänd plats för den tillfälliga lagringen vid hamnar och andra anlöpsplatser samt flygplatser. Detta gäller oavsett om de idag omfattas av trafiktillstånd eller inte och kan leda till en ökad administrativ kostnad och tidsåtgång i en inledande fas. Det kan även finnas behov av att inrätta och ansöka om ett tillstånd för anläggning för tillfällig lagring som ställer krav på bokföring vilket kan innebära kostnad om de behöver systemstöd för bokföringen.

### 2.3.10. 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

Tullverket har bedömt eventuella konsekvenser och kan inte se att föreskriften kommer att leda till någon förändring i företagets verksamhet i fordonstrafiken.

För sjötrafik och lufttrafik se punkt 2.3.10.

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

Bedömningen är att konkurrensförhållandena förblir desamma som tidigare, det vill säga konkurrens på lika villkor för de berörda företagen. De företag som uppfyller villkoren i 5 kap. 9 § tullordningen kan efter ansökan meddelas ett beslut om trafiktillåtelse och på sett ges möjligheten att tillämpa de undantag som en trafiktillåtelse medger dvs att varor får föras in till Sverige via en plats som Tullverket har anvisat via en annan rutt än 5 kap. 6 § tullordningen och på annan tid en ordinarie öppettid.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag, det finns inga begränsningar för företag oavsett storlek att använda föreskrifterna i sin verksamhet så länge de lever upp till de krav som ställs i lagstiftningen.

## 2.4. 6 kap. 1 § tullordningen, anmälan av varors ankomst

### Anmälan av varors ankomst

#### Fordonstrafik

##### 2.4.1. Problembeskrivning, bakgrund och målsättning

I 6 kap. 1 § tullordningen beskrivs idag en övergångslösning för vilka uppgifter som ska anges vid anmälan om varors ankomst i fordonstrafiken. 6 kap. 1 § behöver därför tas bort från och den 1 mars 2024 då genomförandebeslut 2023/234<sup>3</sup> löper ut den 29 februari 2024. Från detta datum finns det inte stöd för övergångsregler avseende uppgiftslämning och uppgiftskraven framgår istället av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen.

Från och med 1 mars 2024 kommer det att finnas en systemlösning för att hantera den digitala uppgiftslämningen utifrån uppgiftskrav som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen för en anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen. Vidare kan en deklaration för tillfällig lagring enligt artikel 145 i tullkodexen lämnas digitalt via systemstödet Tess Import i de fall den lämnas genom en deklaration inlämnad i förväg. I samband med att varor som omfattas av en deklaration som är inlämnad i förväg ankommer till ett tullkontor ska deklarationen "aktiveras" genom en separat uppgiftsmängd som framgår av kolumn I2 i bilaga B till kompletteringsförordningen. Även när ett systemstöd för digital uppgiftslämning finns på plats finns det vid bemannade gränsövergångar ett fortsatt behov av manuell presentation. Detta för att säkerställa tullövervakningen och därmed kunna tillåta att en transport får fortsätta in i landet. Under en period kommer det, vilket beskrivs i stycket nedan, att finnas en alternativ praktisk hantering vid gränspassagen. Perioden sträcker sig tills digitaliserad gränspassage är införd genom en Smart Border-lösning som Europeiska kommissionen avser att ta upp i sitt arbetsprogram.

Tullverket bedömer det inte som praktiskt hanterbart att varje sändning både ska omfattas av ett besök på gränstullkontoret och ett elektroniskt meddelande som ska skickas vid ankomsttillfället. En sådan hantering kommer ytterligare att negativt påverka köproblematiken vid gränserna. För att underlätta gränspassage vid bemannade gränsövergångar samt säkerställa tullövervakningen rekommenderas därför att transportörerna vid ankomst presenterar ett samlingsdokument med information om lasten för det bemannade tullkontoret. Förutsatt att samlingsdokumentet uppfyller uppgiftskraven enligt kolumn G3 samt uppgiftslämningen enligt kolumn I2, bilaga B kompletteringsförordningen, kommer Tullverket att betrakta kraven för anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen, samt enligt artiklarna 5.33 och 171 i tullkodexen

---

<sup>3</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/234 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 än elektronisk databehandlingsteknik för utbyte och lagring av uppgifter för anmälan av varors ankomst med avseende på varor som förs in i unionens tullområde.

(anmälan vid tulldeklaration inlämnad i förväg) som uppfyllda. Den praktiska hanteringen vid bemannade gränsövergångar kan därför utgöras av presentationen av samlingsdokumentet, som i sin tur ligger till grund för att tulltjänstemannen manuellt "aktiverar" de i förväg inlämnade deklarationerna.

Vid obemannade gränsövergångar kommer det att krävas systemanpassningar i Tullverkets system för att det inte ska bli en stoppande manuell hantering vid gränspassagen. Den 1 januari 2025 ska "aktivering" av deklaration inlämnad i förväg ske genom ett elektroniskt uppgiftslämnande enligt meddelandet i kolumn I2 i bilaga B<sup>4</sup>. Samtidigt kommer det att krävas digital uppgiftslämning av anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen. Tiden fr.o.m. 1 mars 2024 t.o.m. 31 december 2024 kommer det att finnas *möjlighet* att anmäla ankomsten till Tullverket genom att både skicka meddelandet i kolumn I2 samt ett meddelande enligt kolumn G3 i bilaga B. För att undvika stopp på vägarna vid gränsövergångarna kommer dock under denna period även att finnas en praktisk hantering som beskrivs i stycket nedan.

För att säkerställa tullövervakningen vid obemannade gränsövergångar är ett villkor i beslutet om undantag från rutt och tid (trafiktillåtelse) att ett samlingsdokument mejlas till tullverket 1 timme innan gränspassage. Den praktiska hanteringen vid obemannad gränsövergång kan därför till den 1 januari 2025 utgöras av att tjänstemannen skapar ett I2-meddelande i systemet vid klareringstidpunkten som anges i aviseringen.

På sikt kommer även hanteringen vid obemannade gränsövergångar att ersättas av en digitaliserad gränspassagelösning som kommer att tas fram inom ramen för det EU-gemensamma arbetet med en digitaliserad gränspassagelösning.

#### 2.4.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas

Eftersom anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen ska ske enligt uppgiftskrav som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen från och med 1 mars 2024 finns ingen alternativ lösning då bemyndigande saknas för att fortsatt ha kvar bestämmelsen.

#### 2.4.3. Vilka berörs av föreskrifterna

De aktörer som berörs är de som ska anmäla varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen i vägflödet vid norska gränsen och där varorna frigörs vid gränspassage och ingen fysisk lagring förekommer utan varorna transporteras direkt vidare från ankomstplatsen vid gränsen till destinationsplatsen. Detta gäller både de aktörer som ska anmäla varors ankomst vid ett tullkontor och de som har ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid enligt 5 kap. 9 §.

#### 2.4.4. Bemyndiganden

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

---

<sup>4</sup> Bilaga B till delegerad förordning (EU) 2015/2446

## 2.4.5. Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

### 2.4.5.1. Kostnadsmässiga

För att bedriva tullrelaterad verksamhet krävs att man som aktör innan uppstart säkerställer att man t.ex. har tillstånd och systemstöd klara. Detta är inga krav som är ett resultat av de föreslagna föreskrifterna utan ett grundkrav som ställs i tullagstiftningen.

### 2.4.5.2. 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.

### 2.4.5.3. Miljömässiga konsekvenser

Tullverket har bedömt eventuella miljömässiga konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan.

## 2.4.6. Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt

Uppgiftslämningen vid anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 tullkodexen ska enligt artikel 6.1 i tullkodexen ske genom elektronisk kommunikation mellan uppgiftslämnaren och tullmyndigheten. Förslaget att ta bort paragrafen är därmed i enlighet med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

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

Föreslagen ändring bör träda ikraft den 1 mars 2024 i samband med att genomförandebeslut 2023/234<sup>5</sup> löper ut den 29 februari 2024.

För att underlätta för de externa aktörerna bör information gå ut via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, t.ex. dialogmöten, Tullnytt och den externa webbplatsen. Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Det är mestadels små till medelstora företag i olika branscher som för in varor via väg från tredjeländ som blir berörda. I första hand omfattas vägflödet vid norska gränsen där varorna frigörs vid gränspassage och ingen fysisk lagring förekommer utan varorna transporteras direkt vidare från ankomstplatsen vid gränsen till destinationsplatsen.

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

Kraven på vilka uppgifter som ska lämnas till Tullverket i samband med varors ankomst regleras i den EU-gemensamma tullagstiftningen. Resultatet blir krav på en ökad

---

<sup>5</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/234 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 än elektronisk databehandlingsteknik för utbyte och lagring av uppgifter för anmälan av varors ankomst med avseende på varor som förs in i unionens tullområde.

uppgiftsmängd och antalet tillfällen dessa uppgifter ska lämnas till Tullverket. Detta kan leda till att en ökad tidsåtgång och en ökad administrativ kostnad för berörda företag, åtminstone till en början.

Vissa engångskostnader kan också uppstå i form av inköp av systemlösning, licenser till systemlösningen och upplärning av personal.

#### 2.4.9. 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

Utöver de kostnader som nämnts i analysen bör inte föreskriften innebära ytterligare kostnader för företagen. Till följd av ändrade lagstiftningskrav på EU-nivå sker succesivt förändringar i hur uppgifter ska lämnas till tullmyndigheterna vilket naturligtvis innebär kostnader för företagen, dock bedöms följderna av denna föreskrift inte påverka kostnaderna negativt.

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

Föreskriften är ett led i att införa den EU-gemensamma lagstiftning som gäller i hela tullunionen. Bedömningen är att konkurrensförhållandena förblir desamma som idag, det vill säga konkurrens på lika villkor för de berörda företagen. Däremot finns det en risk att ökade investeringskostnader på grund av krav på systemlösningar och licenser slår hårdare mot mindre företag. Det fråntar dock inte mindre företag ansvaret för ett korrekt uppgiftslämnande enligt gällande lagstiftning.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till mindre företag, det finns inga begränsningar för företag oavsett storlek att använda föreskrifterna i sin verksamhet så länge de lever upp till de krav som ställs i lagstiftningen.

## 2.5. 6 kap. 2 b § tullordningen (anmälan, lossning och undersökning av varor)

### Anmälan av varors ankomst

#### Lufttrafik

##### 2.5.1. Problemet

Tullverket har en möjlighet att övergångsvis reglera form för uppgiftslämnande och uppgiftskrav vad avser anmälan av varors ankomst i lufttrafik. Efter den 31 december 2023 så fråntas Tullverket denna möjlighet då genomförandebeslut 2023/234 gällande lufttrafik inte gäller längre.

Från och med 1 januari 2024 kommer det att finnas en systemlösning för att hantera den digitala uppgiftslämnningen utifrån uppgiftskrav som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen för en anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen.



6 kap. 2 b § behöver därför tas bort från och med 1 januari 2024.

2.5.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas  
Eftersom anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen ska ske enligt uppgiftskrav som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen från och med 1 januari 2024 finns ingen alternativ lösning då bemyndigande saknas för att fortsätta ha kvar bestämmelsen.

#### 2.5.3. Vilka berörs av föreskrifterna

Alla aktörer som ska göra en anmälan om varors ankomst i lufttrafik oavsett storlek på företag.

#### 2.5.4. Bemyndiganden

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

#### 2.5.5. Kostnadsmissiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

##### 2.5.5.1. Kostnadsmissiga

För att uppfylla de krav på elektronisk uppgiftslämning behöver de berörda aktörerna säkerställa att de har det systemstöd som krävs för att lämna in uppgifter till Tullverket elektroniskt. Om systemstöd inte redan finns hos aktören uppstår en kostnad för inköp av detta. Kostnaden för systemstöd varierar kraftigt då det kan röra sig om allt från en uppdatering av befintligt system till inköp och implementering av ett helt nytt system.

##### 2.5.5.2. 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.

##### 2.5.5.3. Miljömässiga konsekvenser

Tullverket har bedömt eventuella miljömässiga konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan.

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

Icke-unionsvara ska omedelbar vid ankomst anmälas till Tullverket i enlighet med artikel 139 i tullkodexen. Uppgiftslämningen ska enligt artikel 6.1 i tullkodexen ske genom elektronisk kommunikation mellan uppgiftslämnaren och tullmyndigheten. Förslaget till att ta bort paragrafen är därmed i enlighet med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

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

Samtliga föreslagna ändringar bör träda ikraft i samband med att de elektroniska systemen för uppgiftslämning införs. Det betyder att ändringarna införs enligt tidplanen i unionens arbetsprogram för utveckling<sup>6</sup> och införande av elektroniska system.

Föreskriften kommer att träda ikraft 1 januari 2024.

För att underlätta för de externa aktörerna bör information gå ut via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, t.ex. dialogmöten, Tullnytt och den externa webbplatsen.

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

De aktörer som berörs av föreskriften är de som för in icke-unionsvaror till unionens tullområde via lufttrafik oavsett storlek på företaget.

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

Kraven på vilka uppgifter som ska lämnas till Tullverket i samband med varors ankomst regleras i den EU-gemensamma tullagstiftningen. Resultatet blir krav på en ökad uppgiftsmängd och antalet tillfällen dessa uppgifter ska lämnas till Tullverket. Detta kan leda till att en ökad tidsåtgång och en ökad administrativ kostnad för berörda företag, åtminstone till en början.

Vissa engångskostnader kan också uppstå i form av inköp av systemlösning, licenser till systemlösningen och upplärning av personal.

2.5.10. 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

Utöver de kostnader som nämnts i analysen bör inte föreskriften innebära ytterligare kostnader för företagen. Till följd av ändrade lagstiftningskrav på EU-nivå sker succesivt förändringar i hur uppgifter ska lämnas till tullmyndigheterna vilket naturligtvis innebär kostnader för företagen, dock bedöms följderna av denna föreskrift inte påverka kostnaderna negativt. Syftet med föreskriften är att underlätta för företagen i sitt uppgiftslämnande.

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

Föreskrifterna är ett led i att införa den EU-gemensamma lagstiftning som gäller i hela tullunionen. Bedömningen är att konkurrensförhållandena förblir desamma som idag, det vill säga konkurrens på lika villkor för de berörda företagen. Däremot finns det en risk att ökade investeringskostnader på grund av krav på systemlösningar och licenser slår hårdare

<sup>6</sup> 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

mot mindre företag. Det fråntar dock inte mindre företag ansvaret för ett korrekt uppgiftslämnande enligt gällande lagstiftning.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till mindre företag, det finns inga begränsningar för företag oavsett storlek att använda föreskrifterna i sin verksamhet så länge de lever upp till de krav som ställs i lagstiftningen.

2.5.13. Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen I och med att föreskriften träder ikraft så kommer företagen uppfylla de krav som ställs för uppgiftslämning vid anmälan om varors ankomst enligt artikel 139 i tullkodexen. Företagen kommer också få en strukturerad införsel av varor där en tydlig spårbarhet finns.

## 2.6. 6 kap. 2 d § tullordningen (anmälan, lossning och undersökning av varor)

### Anmälan av varors ankomst

#### Luftrafik

##### 2.6.1. Problemet

Omedelbart vid ankomst ska varans ankomst anmälas i enlighet med artikel 139 i tullkodexen. Uppgiftslämningen ska enligt artikel 6.1 i tullkodexen ske genom elektronisk kommunikation mellan uppgiftslämnaren och tullmyndigheten.

Vare sig unionstullagstiftningen eller UPU-konventionen innehåller bestämmelser om anmälan av varornas ankomst inom ramen för en posttransitering. Detta har konstaterats utgöra en brist då en anmälan av varors ankomst fordras vid ankomst för att möjliggöra den fortsatta tullproceduren – bl.a. för att kunna hantera summarisk införseldeklaration i ICS2. Mot bakgrund av detta har Tullverket föreskrivit i 6 kap. 2 d § tullordningen vilka uppgifter som ska lämnas av en postoperatör när varor som omfattas av krav på ingivande av en summarisk införseldeklaration ankommer direkt från tredjeland med flyg. Under sådana förhållanden ska anmälan om varors ankomst innehålla ett begränsat antal uppgifter.

Tullverket avser från den 1 januari 2024 kravställa att postoperatören istället ska lämna en anmälan av varors ankomst som innehåller de uppgifter som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen.

##### 2.6.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas

En alternativ lösning skulle vara att låta det vara som det är i dag. Eftersom Tullverket har fattat beslut om att postoperatörerna ska lämna en anmälan av varors ankomst som innehåller de uppgifter som framgår av kolumn G3 så skulle den ändrade uppgiftslämningen inte uppfyllas om nuvarande lydelse i föreskriften behålls.

##### 2.6.3. Vilka berörs av föreskrifterna

Enbart postoperatören.

#### 2.6.4. Bemyndiganden

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

#### 2.6.5. Kostnadsmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

Redan idag lämnas det in en anmälan om varors ankomst i postflödet. Skillnaden är att den ska lämnas in i ett annat format men fortfarande i samma system.

##### 2.6.5.1. 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.

##### 2.6.5.2. Miljömässiga konsekvenser

Tullverket har bedömt eventuella miljömässiga konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan.

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

Icke-unionsvara ska omedelbart vid ankomst anmälas till Tullverket i enlighet med artikel 139 i tullkodexen. Uppgiftslämningen ska enligt artikel 6.1 i tullkodexen ske genom elektronisk kommunikation mellan uppgiftslämnaren och tullmyndigheten. Förslaget till föreskrift är därmed i enlighet med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

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

Samtliga föreslagna ändringar bör träda ikraft i samband med att de elektroniska systemen för uppgiftslämning införs. Det betyder att ändringarna införs enligt tidplanen i unionens arbetsprogram för utveckling och införande av elektroniska system.

Den nya anmälan av varors ankomst införs 1 januari 2024 och det är därför lämpligt att det är senast då som postoperatörerna ska börja lämna anmälan av varors ankomst som innehåller de uppgifter som framgår av kolumn G3 i bilaga B till kompletteringsförordningen.

För att underlätta för de externa aktörerna bör information gå ut via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, t.ex. dialogmöten, Tullnytt och den externa webbplatsen.

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

De aktörer som berörs av föreskriften är de som för in icke-unionsvaror i postflödet till unionens tullområde via lufttrafik oavsett storlek på företaget.

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

Eftersom man redan i dagsläget lämnar en anmälan av varors ankomst så ser inte Tullverket att det kommer bli någon större tidsåtgång eller administrativa kostnader.

2.6.10. 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  
I och med att det är ett nytt uppgiftslämnande kan mindre kostnader medföras då man behöver se till att systemet kan lämna anmälan av varors ankomst i det nya formatet. Man behöver också se över att det finns rutiner för att säkerställa att anmälan av varor lämnas enligt de nya kraven senast 1 januari 2024.

2.6.11. Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen  
Tullverket ser inte någon påverkan då det enbart finns en aktör som lämnar i postflödet.

2.6.12. Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning  
Det finns inga små företag som lämnar anmälan av varors ankomst i postflödet.

2.6.13. Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen  
Förändringen innebär att man får en tydlig spårbarhet avseende varornas införsel.

## 2.7. 6 kap. 8 § tullordningen (anmälan, lossning och undersökning av varor)

### Tillfällig lagring av varor

#### 2.7.1. Problemet

Omedelbart vid ankomst ska varans ankomst anmälas i enlighet med artikel 139 i tullkodexen. Vid tidpunkten för ankomstanmälan anses varorna vara i tillfällig lagring enligt artikel 144 i tullkodexen och en deklaration för tillfällig lagring ska lämnas senast vid ankomst enligt artikel 145 i tullkodexen. Enligt artikel 192 genomförandeförordningen får tullmyndigheterna betrakta en tulldeklaration som inges i förväg enligt artikel 171 i tullkodexen som en deklaration för tillfällig lagring.

Som en del av den praktiska hanteringen vid gränspassage som beskrivs i 6 kap. 1 § stycke 1.1.1. och krav på elektronisk uppgiftslämning mellan tullmyndigheterna och ekonomiska aktörer enligt artikel 6.1 tullkodexen betraktar Tullverket en tulldeklaration som lämnas i förväg som deklaration för tillfällig lagring i fordonstrafiken. Vidare kan en deklaration för tillfällig lagring enligt artikel 145 i tullkodexen lämnas digitalt via systemstödet Tess Import i de fall den lämnas genom en deklaration inlämnad i förväg. I merparten av vägflödet, vid norska gränsen, förekommer ingen fysisk lagring, utan varorna transporteras direkt efter frigörandet vidare från ankomstplatsen vid gränsen till destinationsplatsen. Tullordningen behöver därför uppdateras med en ny paragraf 6 kap. 8 § där det framgår att i de fall en

tulldeklaration inges i förväg i fordonstrafiken enligt artikel 171 i tullkodexen betraktas den som en deklaration för tillfällig lagring enligt artikel 192 i genomförandeförordningen.

#### 2.7.2. Alternativa lösningar och effekter om föreskrifterna inte utfärdas

En alternativ lösning är att en tulldeklaration och en separat deklaration för tillfällig lagring lämnas in i samband med gränspassage i fordonstrafiken. Deklarationen för tillfällig lagring ska i dessa fall innehålla uppgifter enligt 6 kap. 6 § första stycket.

#### 2.7.3. Vilka berörs av föreskrifterna

De som berörs är de som för in icke-unionsvaror till unionens tullområde i fordonstrafiken vid norska gränsen som väljer att lämna en deklaration för tillfällig lagring enligt artikel 145 i tullkodexen genom en deklaration i förväg, enligt artikel 171 i tullkodexen, enligt den nya paragrafen 6 kap. 8 § i tullordningen. Detta gäller både de aktörer som ska anmäla varors ankomst vid ett tullkontor och de som har ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid enligt 5 kap. 9 §.

#### 2.7.4. Bemyndiganden

Förslaget till föreskrift avser tillämpningen av artiklarna 171 i tullkodexen. Tullverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av artiklarna 158–187 i tullkodexen, se 3 kap. 7 § i tullförordningen (2016:287).

#### 2.7.5. Kostnadmässiga och övriga konsekvenser som föreskrifterna medför

##### 2.7.5.1. Kostnadmässiga

Tullverket har bedömt att föreskriften inte kommer att föra med sig ökade kostnader för företagen. För att bedriva tullrelaterad verksamhet krävs att man som aktör innan uppstart säkerställer att man t.ex. har tillstånd och systemstöd klara. Detta är inga krav som är ett resultat av den föreslagna föreskriften utan ett grundkrav som ställs i tullagstiftningen.

##### 2.7.5.2. 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.

##### 2.7.5.3. Miljömässiga konsekvenser

Tullverket har bedömt eventuella miljömässiga konsekvenser och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan.

#### 2.7.6. Hur föreskrifterna förhåller sig till EU-rätt

Den svenska tullagstiftningen har sin bas i lagstiftning på EU-nivå. En deklaration för tillfällig lagring ska lämnas senast vid ankomst enligt artikel 145 i tullkodexen och Kommissionen har genom artikel 192 i genomförandeförordningen specificerat förfaranderegler för tillämpningen av artikel 145 i tullkodexen. Enligt artikel 192 i genomförandeförordningen får tullmyndigheten betrakta en tulldeklaration som inges innan varornas ankomst väntas anmälas till tullen i enlighet med artikel 171 i kodexen som en deklaration för tillfällig lagring.

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

Föreslagen ny paragraf bör träda ikraft i samband med att de elektroniska systemen för uppgiftslämning införs. Det betyder att uppdateringen införs enligt tidplanen i unionens arbetsprogram för utveckling och införande av elektroniska system. Föreskriften kommer att träda ikraft 1 januari 2024.

För att underlätta för de externa aktörerna bör information gå ut via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, t.ex. dialogmöten, Tullnytt och den externa webbplatsen. Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

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

Det är mestadels små till medelstora företag i olika branscher som för in varor via väg från tredjeland som blir berörda. Transporterna sker i vägflödet vid norska gränsen där varorna frigörs vid gränspassage och ingen fysisk lagring förekommer utan varorna transporteras direkt vidare från ankomstplatsen vid gränsen till destinationsplatsen.

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

Tullverket har bedömt eventuell tidsåtgång och administrativa kostnader och kan inte se att förslaget kommer att leda till någon påverkan.

#### 2.7.10. 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

Utöver de kostnader som nämnts i analysen bör inte föreskriften innebära ytterligare kostnader för företagen. Till följd av ändrade lagstiftningskrav på EU-nivå sker succesivt förändringar i hur uppgifter ska lämnas till tullmyndigheterna vilket naturligtvis innebär kostnader för företagen, dock bedöms följderna av denna föreskrift inte påverka kostnaderna negativt. Syftet med föreskriften är att underlätta för företagen i sitt uppgiftslämnande.

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

Föreskrifterna är ett led i att införa den EU-gemensamma lagstiftning som gäller i hela tullunionen. Bedömningen är att konkurrensförhållandena förblir desamma som idag, det vill säga konkurrens på lika villkor för de berörda företagen. Däremot finns det en risk att ökade investeringskostnader på grund av krav på systemlösningar och licenser slår hårdare mot mindre företag. Det fråntar dock inte mindre företag ansvaret för ett korrekt uppgiftslämnande enligt gällande lagstiftning.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till mindre företag, det finns inga begränsningar för företag oavsett storlek att använda föreskrifterna i sin verksamhet så länge de lever upp till de krav som ställs i lagstiftningen.

2.7.13. Hur regleringen i andra avseenden kan komma påverka företagen I och med att föreskriften träder ikraft så kommer företagen uppfylla de krav som ställs. Företagen kommer också få en strukturerad införsel av varor där en tydlig spårbarhet finns.

### 3. Kontaktperson vid Tullverket

Anna Linde, verksamhetsexpert import/införsel, [anna.linde@tullverket.se](mailto:anna.linde@tullverket.se)

Jenny Larsson Vestlin, verksamhetsexpert lagring [jenny.larsson.vestlin@tullverket.se](mailto:jenny.larsson.vestlin@tullverket.se)