

Minnesanteckningar dialogmöte

Tid och plats: 30 maj 2023 kl. 14.00-15.30 via Adobe Connect

Närvarande:

DFDS A/S Göteborg	Eric Karlsson
DFDS A/S Göteborg	Amanda Rosenqvist
Preem	Lars Jäger
Sveriges hamnar	Fredrik Nikander
Sveriges skeppsmäklareförening	Berit Blomqvist
Wallhamn AB	Ditte Olausson
Sjöfartsverket	Ulf Andersson
Tullverket	Agneta Andersson
Tullverket	Mirja Ekström
Tullverket	Mia Federley
Tullverket	Cecilia Olsson
Tullverket	Kenneth Persson
Tullverket	Anne Törnqvist
Tullverket	Mikael Wikström

1 Välkommen (Mia Federley)

Mia hälsade välkommen till mötet och presenterade dagens agenda. En kort presentationsrunda genomfördes.

2 Om dialogmöten hos Tullverket (Cecilia Olsson)

Cecilia gick igenom syfte och mål med Tullverkets dialog med näringslivet. Det finns information om [Tullverkets dialog med näringslivet på tullverket.se](#), där kommer också minnesanteckningarna från dagens möte att publiceras.

3 Ny tullagstiftning, vad innebär det? (Kenneth Persson)

Den nya tullagstiftningen antogs 2016 med ambitionen att digitalisera tullhanteringen. I artikel 6 i tullkodexen anges att utbytet av uppgifter ska ske med hjälp av ”elektronisk databehandlingsteknik” och det är en gemensam utmaning för EU:s tullmyndigheter och för näringslivet. För svensk del innebär det att vi i princip byter ut alla gamla it-system och utvecklar nya. I arbetet ingår standardiserade arbetsprocesser och harmoniserad tillståndshantering.

Det är EU:s lagstiftning och planer som styr programmet Elektronisk tull på Tullverket och det finns endast ett begränsat utrymme för att göra egna nationella lösningar.

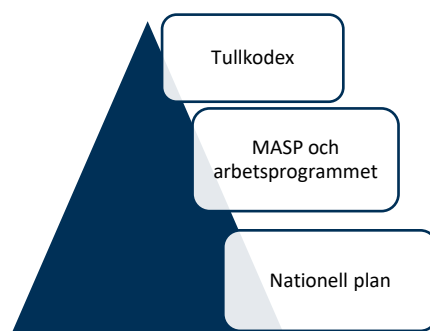


Bild 1 visar förhållandet mellan tullkodexen, MASP och arbetsprogrammet och den nationella planen.

Planen för it-systemen finns i MASP-C, Multi-Annual Strategic Plan for electronic Customs. MASP-C har ett stort antal projekt som ska genomföras enligt den tidplan man kommer överens om. Sedan finns arbetsprogrammet som är ett legalt instrument, det vill säga att det är bindande för medlemsstaterna. Kommissionen har lagt fast hur tullkodexen ska införas, i ett arbetsprogram för utvecklingen och införandet av de elektroniska systemen.

MASP:en är bredare: medan arbetsprogrammet omfattar tullagstiftningen, så ingår flera andra delar i MASP där tullmyndigheterna behöver samverka med andra myndigheter. Ett exempel är den samverkan som vi har i dagens MSW (Maritime Single Window) och i framtidens EMSW (European Maritime Single Window). Ett annat exempel på samverkansområde är på skattesidan.

Det finns en hel del centrala it-system, men flera nationella system måste utvecklas som exempelvis import, export och transit. Den nationella planen speglar MASP och arbetsprogrammet och justeras efter hand.

Anledningen till en ny tullkodex är att man vill ha enkla, snabba och standardiserade arbetsmetoder för att underlätta handel och för att bekämpa bedrägerier, genom effektiva

tullkontroller. Ambitionen är att samma uppgift så långt möjligt endast ska lämnas en enda gång och att även kontrollerna ska harmoniseras.

3.1 ICS2 – summarisk införseldeklaration (Agneta Andersson)

Det nya importkontrollsystemet ICS2 ersätter det gamla importkontrollsystemet ICS. Nu är vi i de två första stegen för tullproceduren import: summarisk införseldeklaration, Sid och anmälan om transportmedlets ankomst. Syftet är att skydda EU från farliga varor och att leva upp till ökade säkerhetskrav i världshandeln. Sid krävs för alla varor som förs in i EU-gemenskapen och innebär att vi gör en riskvärdering före lastning och en riskvärdering före ankomst. Sid lämnas in i Common Repository, CR som är ett EU-gemensamt system. Där tas Sid emot och CR kommunicerar ut till de medlemsstater som berörs. ICS2 ska införas i flera steg fram till 2025. Vi är inne i fas 2 nu och i den tredje fasen ska sjö, väg och järnväg ansluta. Det gamla ICS ska fasa ut under 2025.

Det finns tekniska specifikationer och dokumentation för [ICS2, fas 3 \(Release 3, R3\) på kommissionens webbplats](#). Tidsplanen för Sjö är leverans den 1 mars 2024 med en övergångsperiod för de ekonomiska aktörerna fram till den 30 september 2024.

En grov beskrivning av processen är att deklaranten lämnar in Sid i EU-databasen (CR) som skapar ett ärende med MRN-nummer. Sverige tar emot ärendet och kan begära komplettering via CR. Sedan hanteras kompletteringar på samma sätt via CR. I detta flöde gör vi också riskvalideringar före lastning och före ankomst.

Det är 7 meddelanden som utgör den uppgiftslämning som ska lämnas för sjötransport och transport på inre vattenvägar, från den 1 mars 2024.

Sjötransport och transport på inre vattenvägar		
F10	Sea and inland waterways – Complete dataset – Straight bill of lading containing the necessary information from consignee	R3
F11	Sea and inland waterways – Complete dataset – Master bill of lading with underlying house bill(s) of lading containing the necessary information from consignee at the level of the lowest house bill of lading	R3
F12	Sea and inland waterways – Partial dataset – Master bill of lading only	R3
F13	Sea and inland waterways – Partial dataset – Straight bill of lading only	R3
F14	Sea and inland waterways – Partial dataset – House bill of lading only	R3
F15	Sea and inland waterways – Partial dataset – House bill of lading with the necessary information from consignee	R3
F16	Sea and inland waterways – Partial dataset – Necessary information required to be provided by consignee at the lowest level of transport contract (Lowest house bill of lading where the master bill of lading is no straight bill of lading)	R3

Bild 2 visar en översikt över meddelanden för sjötransport och transport på inre vattenvägar.

FRÅGA: Angående att lämna in Sid före lastning. Det finns godsägare som inte beslutat lossande hamn när fartyg lastas. Stora företag med många anläggningar beslutar ibland mottagande hamn sent. Man måste tillåta lastning även om hamnen är okänd då lastning sker.

SVAR TV: Vi tar med oss frågan i det fortsatta projektarbetet.

3.2 Anmälan om varors ankomst och deklaration för tillfällig lagring (Kenneth Persson, Anne Törnqvist)

I införselproceduren kommer anmälan av varors ankomst, Ava, och deklaration för tillfällig lagring, DTL, i stegen efter Sid och anmälan om transportmedels ankomst. Tullverket utvecklar ett system för Ava som kommer att tas i bruk för flygflödet i höst. Det är ett systemstöd med specificerad mängd uppgifter. DTL ligger lite senare i tidsplanen. Men i sjöflödet har vi idag MSW och vi har pekat ut vissa informationsmängder som finns i MSW som utgör Ava- och DTL-uppgifter: FAL2. Men FAL2-uppgifterna kommer inte att räcka när ICS2 införs i mars 2024 inte minst eftersom FAL2 oftast lämnas i ostrukturerad form. Det kommer att behöva kompletteras med semi-strukturerad information i Excelformat som bifogas i MSW.

Sid i ICS2 ska, som vi nämnt, lämnas före lastning i tredjeland. Då görs en första riskvärdering, sedan innan ankomst görs en ny riskvärdering och vid ankomsten behöver tullsystemet kunna identifiera varje Sid. Vid ankomsten behöver vi fråga ICS-systemet för att veta om det är risker på varorna. En begränsad sådan koppling har vi idag mot gamla ICS och den behöver sedan ske på ett mer omfattande sätt mot nya ICS2.

Om några år kommer EMSW och vi förmodar att näringslivet inte önskar att bryta ut och lämna separata uppgifter via ett annat systemstöd under en period till dess att uppgifterna ska lämnas i EMSW. Vi tror att det blir en bättre lösning att uppgiftslämnandet i MSW kompletteras med en Excelfil tills EMSW är på plats. Alternativet är ett fullständigt uppgiftslämnande system-till-system i vårt ankomstsystem, utöver uppgifterna som också ska lämnas i MSW.

Som vi tidigare sa, så finns det planer på EU-nivå och nationella planer. De behöver harmonisera. Enligt de regler som finns på EU-nivå för närvarande, så fattades i slutet på 2022 ett antal beslut med vissa undantag som innebär att man får fortsätta som man gör idag, specifikt för sjö och Ava/DTL, fram till den 29 februari 2024. Från svensk sida begärdes i juni 2022 undantag hos KOM, men det undantag som beviljats gäller alltså till den 29 februari 2024. Vi för en dialog med Finansdepartementet i avsikt att begära undantag så att vi kan fortsätta som idag även efter den 29/2 och fram tills EMSW är på plats. **Observera att vi dock inte fått godkännande på detta än.** Vi vill kunna tillämpa lösningen med bifogad Excelfil. Kommissionen kommer fortsatt att avisera att det är den 29/2 som gäller, men vi fortsätter att jobba för en övergångslösning fram till EMSW är på plats.

FRÅGA: Tillkommer det mer informationskrav? Ska den semistrukturerade Excelfilen innehålla mer information än dagens FAL2?

SVAR TV: Vi har sedan tidigare sagt att uppgifterna i FAL2 ska räcka för Ava och DTL. Enligt övergångsbestämmelserna har vi rätt att göra det och vi vill kunna fortsätta tillämpa övergångslösningen. Men istället för att börja lämna Ava i systemstödet, väljer vi Excellösningen där vissa uppgifter tillkommer från dagens FAL2.

FRÅGA: Kommer bekräftelsen att efterföljas av lossningsmeddelande i EMSW?

SVAR TV: Den delen förmodar vi inte kommer att ändras, utan dagens olika steg bör kunna ligga kvar. Vi hoppas att vi ska kunna komplettera med tillräcklig information för ICS2.

FRÅGA: Angående lossningsmedgivande: vi skulle vilja ha ett preliminärt lossningstillstånd för att i tid upptäcka fel. Misstag som görs i MSW är ett problem. Man skulle behöva kunna upptäcka felen i förväg. Vi har hört från Tullverket att det kommer att förändras i nya EMSW.

SVAR TV: Den här förändringen gör vi innan EMSW, men enbart för att man ska slippa lämna uppgifter både i MSW och i Tullverkets ankomstsystem. Innan EMSW kommer inga ändringar att göras när det gäller meddelandestrukturen i övrigt, inklusive det lossningsmedgivande som finns. När det gäller misstagen i MSW kan det finnas kortsiktiga förändringar som kan göras i form av att med olika pop-up-fält och informationstexter varna och påminna.

FRÅGA: Det stora problemet är att tulldeklarationen är avhängig av fartygsdeklarationen. Vi behöver se till att företagen har koll, trots att det ligger utanför vår beslutandesfär och trots att vi inte har avtalsförhållande med parten. Vi har fått uppfattningen av att i Finland behöver man bara ange vilket anlöp man kom med när man deklarerar godset. För oss som aktörer blir det skevt.

SVAR TV: Finlands lösning låter som någon form av övergångslösning och det är svårt att uttala sig om det. Enligt regelverket är det transportören som ska lämna Ava. DTL ska peka på en godkänd plats som man har tillstånd för. Från den godkända platsen (t.ex. anläggning för tillfällig lagring) kan varorna frigöras. Ibland vill man frigöra direkt och anger deklaraionsreferensen i fartygsrapporteringen och ibland läggs varorna bara upp på tillfälligt lager för att frigöras vid ett senare tillfälle och då anges bara referensen till den godkända platsen i fartygsrapporteringen. I dialoger med sjönäringen när MSW utvecklades var önskan att all information skulle lämnas via MSW. När EMSW kommer är det också reglerat att både Ava och DTL ska lämnas via EMSW. Alternativet är att informationen om ankomsten och DTL lämnas i strukturerad form till ett separat system till Tullverket. Samtidigt ska man fortfarande rapportera via MSW också.

KOMMENTAR: Vi vill påpeka att det blir skevt, kan få konsekvenser.

KOMMENTAR: Transportör och varuägare skulle behöva särskiljas någonstans.

KOMMENTAR: Det är ett problem för godsägarna.

KOMMENTAR: För vissa laster kan det bli gigantiska belopp om man gör fel i MSW. Systemet behöver ge en tydlig återkoppling på att det blivit fel.

SVAR: Vi tar till oss att det är viktigt att vår information är bra och att man får information inne i systemet så att det blir lättare att göra rätt.

Vi rundar av diskussionen kring detta och går över till Sjöfartsverkets information om EMSW.

3.3 EMSW (Ulf Andersson, Sjöfartsverket)

MSW infördes genom ett EU-direktiv 2010 och var klart 2016. Det blev dock inte de harmoniserade lösningarna mellan medlemsstaterna som man hoppats på. Därför togs en ny EU-förordning fram 2019 som skulle förmå medlemsstaterna att harmonisera sina MSW-lösningar.

Med European Maritime Single Window environment är målet att minska den administrativa bördan och att öka harmoniseringen hur uppgifter lämnas från deklareranter till berörda myndigheter. Nu har reglerna skärpts från EU vad gäller användargränssnitt, datauppsättning, referensdatabaser och tekniska specifikationer.

Den första genomförandeakten är klar som beskriver användargränssnitt och Excelark för inmatning och även referensdatabaser med information om fartyg, farligt gods och hamnar. Den delegerade akten är klar som anger maximal datamängd med cirka 1 200 unika dataelement. Den andra genomförandeakten återstår och den tekniska specifikationen finns ännu inte, utan arbetet är minst 18 månader försenat, vilket påverkar nationell implementation och att få systemet funktionsdugligt.

Nationellt har vi etablerat myndighetsgrupp, mäklargrupp och hamngrupp. Vi har även startat ett projekt på Sjöfartsverket.

Vad som händer nu är att förseningar skapar ett sämre läge att arbeta effektivt med implementeringen. Plan för upprampning av it-utvecklingen av nya nationella MSW blir efter årsskiftet 2023/2024 och med en beräknad utvecklingstid på cirka 30 månader. EU-kommissionen slår fast den 15 augusti 2025, men Sjöfartsverket uppskattar att vi kommer en bit in i 2026 innan införandet. Det går att jobba med vissa delar av utvecklingen oberoende av gemensamma funktioner som ska levereras från kommissionen, så arbete pågår exempelvis med vissa utredningar och andra förberedelser som är möjliga att genomföra.

Vår projektledare har skrivit en artikel som vi rekommenderar att ni tar del av. [Du hittar artikeln på sida 16-17 i tidningen Sjörapporten nr 2.](#)

3.4 Export (Mirja Ekström, Mikael Wikström)

Det kommer ett nytt exportsystem. Systemet byggs utifrån EU-kommissionens material och den nya processen innebär en helt ny exportprocedur i tre steg, en trilogi. Kommissionens specifikationer ligger ute så att systemleverantörerna kan börja bygga. Under våren 2024 öppnar vi upp för företagstester och själva införandet blir sista kvartalet 2024. Vi kommer att ha ett enda införande som omfattar alla typer av exportdeklarationer.

I dag har vi i egentligen bara ett steg: en exportdeklaration. Man får ett MRN tillbaka och varan är i princip klar för export. Har man sedan angett en kod (30400) i deklarationen får man ett exportbevis.

I den nya exportproceduren ska först en exportdeklaration lämnas. Man får ett MRN tillbaka och samtidigt skickas ett meddelande till utförseltullkontoret att varan är på väg. När varorna sedan ska lämna EU ska ett meddelande om anmälan till utförseltullkontoret skickas till Tullverket och därefter blir varan frigjord för utförsel. När fartyget sedan har gått ut ska ytterligare ett meddelande skickas in, om att utförsel har skett. Då genereras ett intyg om att varan förts ut (det gamla exportbeviset).

Det finns en förenkling som heter Single Transport Contract (STC) som kan tillämpas när det finns en genomgående frakthandling till tredjeland. Denna process innehåller bara två meddelanden; det blir alltså endast två steg. Allt uppgiftslämnande sker i Sverige även om transporten sker via annat medlemsland. I exportdeklarationen måste man ange en särskild kod (30500) för att visa att man använder sig av STC-förenklingen. Utförseltullkontoret får besked om att varan är på väg. När varan sedan blir frigjord avslutas ärendet i och med det. Man behöver då inte göra det tredje steget att skicka in meddelandet om att utförsel har skett.

STC gäller inte för alla varor: punktskattepliktiga varor och inte heller när icke EU-varor återexporteras.

FRÅGA: Vem ska lämna uppgifterna?

SVAR TV: Vi tror att antingen hamnterminalen eller rederierna kommer att lämna uppgifterna. Först när man fått tillbaks svaret då får man lasta ombord varorna. Även om det är en fraktförare eller lastbilschaufför som kör in varorna, så tror vi att terminalen eller rederiet lämnar uppgifterna då de behöver ha kontroll så att varorna kan lastas. Man behöver ha reda på MRN:et och det får exportören tilldelat sig genom exportdeklarationen.

(Mikael Wikström) Meddelande IE507 som ska lämnas när varorna ankommer till platsen för utförsel innehåller följande uppgifter:

Anmälan av varor IE507

Huvudnivå:

MRN
Arrival notification date and time

Uppgifter i fet stil
= ska alltid anges
Övriga uppgifter
= ska/behöver inte alltid anges

Arrival notification place

Storing flag

Discrepancies exist (flagga)

Authorisation

Customs Office of Exit

Mode of transport at the border

Reference number UCR

Exit carrier

---Identification number

---Name

---Address

---Contact person

Transport equipment

---Seal

---Goods reference

Location of goods

Active border transport means

Transport document

Varupostnivå - används endast för att rapportera avvikelser (Discrepancies)

Declaration goods item number

Reference number UCR

Authorisation

Gross mass

Net mass

Type of packages

Number of packages

Shipping marks

I IE507 ska anges en platsidentifiering – platsen för utförsel ska man ansöka om hos Tullverket så att man får en platskod, tidigare godslokalkod. Platsen är normalt hos hamnterminalen som också är den som kommer att ansöka om platsen.

Meddelande om varornas utförsel IE590

IE590 lämnas när varorna har först ut ur EU. Inte heller detta meddelande innehåller särskilt många uppgifter.

Huvudnivå:

MRN

Additional declaration type

Manifest number

Discrepancies exist at exit (flagga)

Customs Office of Exit (ACTUAL)

Passage Exit/Exit date

Person Confirming Exit

- Role

- Identification number, OR

- Reference number

Det här meddelandet kommer inte att vara så vanligt för Sverige, men används exempelvis vid export direkt från Sverige till UK (tredje land), avseende återexport från tullager eller för EMCS-varor (punktskattepliktiga varor). Utförseltullkontoret blir Arendal om vi tar Göteborgs hamn som exempel. Man anger datum för utförsel och rederiets uppgifter med mera. Vi tror dock att många aktörer kommer att använda sig av STC.

FRÅGA: *Hamnar är ofta tillståndsinnehavare av exempelvis tullager, men är inte ombud. Det är inte alltid hamnar som skickar in meddelandet och inte heller är mottagare av meddelanden. Hur ser tankarna framåt ut vad gäller mottagare av meddelandena?*

SVAR TV: *Deklaranten måste höra av sig till terminalen/rederiet med sitt MRN från exportdeklarationen. Den som ska lämna meddelandet IE507 behöver information om MRN. Ett svarsmeddelande skickas avseende att varorna är frigjorda för utförsel, då kan man lasta ombord. Även återexport från tullager får ett MRN-nummer.*

FRÅGA: *Ett papper idag mellan två aktörer är problematiskt om vi inte själva kan gå in och få bekräftat av Tullverket, så kan det vara svårt att lita på uppgifterna. Tullverket behöver titta på att tillståndsinnehavare som inte är ombud eller exportörer ska kunna kontrollera att MRN:et är giltigt. Det kanske skulle behövas e-tjänst. Idag måste man ha tillstånd till digital kommunikation med Tullverket, men flera parter borde kunna ta emot meddelande från systemet. Vi vill ha förstahandsinformation.*

SVAR TV: *Vi inser att det kommer att behövas någon form av service, exempelvis Fråga Tull-id/fråga status.*

FRÅGA: *Kommer det att vara terminalen som skickar Exit of notification till Tullverket?*

SVAR TV: *Det får parterna komma överens om. Det kan vara hamnterminalen eller rederiet. Det är inte uttalat i lagstiftningen. Men den aktör som lastar behöver få information om att det är klart att lasta ombord.*

FRÅGA: *Behövs tillstånd eller hur kan man lämna meddelandena?*

SVAR: *Det kommer finnas möjlighet både via Tullverkets e-tjänst och system-till-system. Båda lösningarna finns.*

Scenario indirekt export

1. Företaget i Sverige har varorna på sin terminal som är en godkänd plats vid export. De skapar de en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. Detta är steg ett i trilogin.
2. Tullverket i Sverige som är exporttullkontor tar emot exportdeklarationen och tilldelar den ett MRN-nummer (IE528) som skickas tillbaks till deklaranten.
3. Tullverket i Sverige skickar då även ett meddelande till utförseltullkontoret där det framgår beräknad ankomst (IE501). Samtidigt skickas ett meddelande till deklaranten om att varorna är frigjorda till ett tullförfarande (IE529).
4. Då kan transportören lasta varorna och transportera dem till hamnen i Rotterdam för att där lasta av dem i hamnterminalen.
5. Fraktföraren, i detta fall rederiet, skickar ett meddelande till utförseltullkontoret om att de anmäler varorna till utförsel (IE507). För att kunna göra detta måste de fått information från exportören om vilket MRN-nummer som exportdeklarationen har. Detta är det andra steget i trilogin.
6. Utförseltullkontorets uppgift är då att övervaka att varor förs ut och att de varor som anmäls till utförsel är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklarationen om återexport. Om allt stämmer bekräftar utförseltullkontoret via ett meddelande tillbaks till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Där efter kan varorna lastas på fartyget.
7. När varorna sedan lämnat kaj ska fraktföraren, alltså i detta fall rederiet, skicka in ett meddelande till utförseltullkontoret för att meddela att varorna förts ut (IE590). Detta är det tredje och sista steget i trilogin.
8. Nu skickar utförseltullkontoret ett meddelande till exporttullkontoret och bekräftar att varorna har förts ut från unionens tullområde (IE518).
9. Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till deklaranten som intygar att varorna förts ut (IE599).

Scenario för tillämpning av STC

1. Företaget i Sverige har varorna på sin terminal som är en godkänd plats vid export. De skapar de en tulldeklaration för export (IE515) som skickas till Tullverket för de varor de vill exportera. I denna tulldeklaration måste kod 30500 anges i dataelement 12 02 000000 i ytterligare uppgifter. Det är då deklaranten begär att kunna åberopa STC. Om detta inte åberopas i exporttulldeklarationen så kan STC sedan inte användas. Det krävs alltså att deklaranten vet om vilken färdväg som varorna ska ta. Detta är steg ett i trilogin.
2. Tullverket i Sverige som är exporttullkontor tar emot exportdeklarationen och tilldelar den ett MRN-nummer som skickas tillbaks till deklaranten via ett meddelande (IE528) .
3. Exporttullkontoret skickar även då ett meddelande till deklaranten om att varorna är frigjorda till export (IE529). Samtidigt skickas meddelande om förväntad ankomst till utförseltullkontoret (IE501).
4. Först då kan transportören lasta varorna och köra dem till hamnen i Göteborg där de lastas av i hamnterminalen.

5. Fraktföraren, i detta exempel rederiet, skickar ett meddelande till utförseltullkontoret om att de anmäler varorna till utförsel (IE507). För att kunna göra detta måste de fått information från exportören om vilket MRN-nummer som exportdeklarationen har. Detta är det andra steget i trilogin.
6. Utförseltullkontorets uppgift är då att övervaka att varorna förs ut och att de varor som anmäls till utförsel är de samma varor som deklarerats i tulldeklarationen eller deklarationen om återexport. Om allt stämmer skickar utförseltullkontoret ett meddelande tillbaks till fraktföraren (IE525) att varorna är frigjorda till utförsel. Därefter kan varorna lastas ombord och fartyget kan avgå.
7. När STC används ska inte meddelande för att anmäla utförseln skickas in (IE590). Istället skickar utförseltullkontoret direkt ett meddelande till exporttullkontoret och bekräftar att varorna lämnat hamnen (IE518).
8. Exporttullkontoret skickar då ett meddelande till exportören som intygar att varorna förts ut (IE599).
9. När varorna sedan ska lämna unionens tullområde nere i Europa ska fraktföraren i de fall tullmyndigheten vid platsen för utförsel begär det, kunna lämna information om dessa varor. Det kan tex vara MRN-nummer, kopia på transportavtalet samt referensnummer.

FRÅGA: *Idag i MSW används avgång medges, kommer det att kopplas så att systemet kör igenom det här först och sedan "avgång medges".*

SVAR TV: *Det finns ingen koppling mellan MSW och AES i den delen.*

Avslut och tack för visat intresse

Cecilia tackade för visat intresse och informerade om att nästa dialogmöte kommer att äga rum i höst, inbjudan kommer. Prenumerera gärna på vårt nyhetsbrev Tullnytt och håll dig uppdaterad under Framtida tullhantering på tullverket.se. Mötesanteckningar samt bildspel skickas ut efter mötet. Mötesanteckningarna publiceras även på Tullverkets webbplats och i nyhetsbrevet Tullnytt.

[Prenumerera på nyhetsbrevet Tullnytt.](#)

Kontaktuppgifter

För frågor om uppgiftslämning ICS2 fas 3: ics2.helpdesk@tullverket.se.

För frågor om exportsystemet: projekt.export@tullverket.se

För frågor om anmälan av varans ankomst och tillfällig lagring:

projekt.ava.dtl@tullverket.se

För att komma i kontakt med Sjöfartsverkets projektledare för EMSWe:

per.setterberg@sjofartsverket.se

ulf.andersson@sjofartsverket.se ansvarar för samordning med myndigheter, hamnar, rederier och skeppsmäklare