



Finansdepartementet

Via e-post:

fi.remissvar@regeringskansliet.se

och med kopia till

gabriela.kalm@regeringskansliet.se

mats.barregren@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-09-22

Ref Fi2023/02053

### **Remiss av EU-kommissionens förslag om en reform av tullunionen**

Transportindustriförbundet är en intresse- och branschorganisation för de internationellt verksamma logistikföretagen i Sverige. Vår uppgift är att i våra medlemmars intresse bevaka, påverka, informera och ge råd avseende lagstiftning och andra regelverk och, inte minst, deras tillämpning och kontroll nationellt, nordiskt, europeiskt och globalt.

Vi tackar för möjligheten att svara på remissen och vill framföra följande.

#### **Förslaget i korthet**

EU-kommissionens förslag till reform av tullunionen syftar till att stärka tullens förmåga att övervaka och kontrollera vilka varor som förs in i och ut ur tullunionen. Tullreformen är ett långsiktigt strategiskt beslut vars syfte är att EU flexibelt ska kunna anpassa sig till förändringar i leveranskedjor och bättre försvara EU:s och medlemsstaternas ekonomiska intressen samt EU:s säkerhet, trygghet och allmänintressen.

Reformen syftar till att förenkla unionens tullkodex och minska det byråkratiska krånglet.

Reformen omfattar ytterligare två lagstiftningsförslag; dels en ändring av momsdirektivet, dels en ändring av förordningen om tullbefrielse och Kombinerade nomenklaturen.

#### **Generella synpunkter på förslaget**

Transportindustriförbundet håller med om behovet av att modernisera EU:s tullsystem, inte minst i en tid då företag lider av olika lokala praxis och brist på harmoniserad behandling mellan nationella tullmyndigheter.

Transportindustriförbundet noterar att kommissionen har föreslagit nya koncept som syftar till att bättre säkerställa en sammanhållen och harmoniserad tolkning av reglerna i hela EU och för att bättre rusta den för att möta nuvarande globala utmaningar och skydda den inre marknaden. För att bättre återspegla behovet av balans mellan handelsförenkling och efterlevnad anser Transportindustriförbundet att effekterna på små och medelstora företag (SME) måste undersökas i detalj. Detta för att undvika att den avsedda minskningen av administrativa bördor misslyckas och får som följd att handeln kommer att lida av bristande kunskap om tull- och handelsfrågor och som sådan exponeras för nya risker på grund av bristande hänsyn till affärsverkligheten.





De faktorer som för närvarande är konkreta hinder för efterlevnad av handelsregler och som kommissionen har kontroll över (eller åtminstone inflytande över) är som vi anser följande:

- Det saknas en gemensam EU-punkt/ett gemensamt EU-gränssnitt för formaliteter.
- Brist på enhetligt genomförande av tullagstiftningen.
- Utrymme för nationella tolkningar och tillämpningar.
- Brist på verkliga fördelar för betrodda aktörer (AEO-programmets misslyckande).

Transportindustriförbundet välkomnar således rekommendationen om en europeisk tullmyndighet som kommer att fungera som en central och gemensam förvaltningsstruktur och kommer att säkerställa harmoniseringen av tullverksamheten i hela EU. En smidig och välfungerande EU-tullmyndighet, med kraftfull och tydligt definierad roll och ansvarsområde, kommer att bidra till förbättrad enhetlighet i tolkningen och genomförandet av tullregler och tullförfaranden samt bidra till en snabb och smidig utveckling av tullens IT-system.

## **Synpunkter på förslag i detalj**

### **Risk för brist på tullombud när rollen förändras**

Transportindustriförbundet är mycket oroad över den förändrade rollen för logistikförmedlare (såsom tullombud) i transporten av varor över gränserna. För närvarande spelar dessa en betydande roll i tullklareringen och ägnar också avsevärda ansträngningar för att utbilda företag om tullbestämmelser. Om dessa ombud skulle förminska i sin roll eller försvinna, åtminstone delvis, finns det en risk att företag i framtiden kommer att sakna välbehövlig kunskap för att hantera olika aspekter så som varors ursprung, tullvärde eller klassificering. Det är avgörande att överväga en sådan risk, särskilt för företag som är starkt beroende av tullombud (SME i första hand).

Tullombudens ställning förändras på ett dramatiskt sätt när det gäller skyldigheter för indirekta tullombud. Att enligt unionens tullkodex göra tullombudet ansvarig för icke-skatteregler utsträcker räckvidden och skyldigheter för tullombudet oproportionerligt mycket. Vi ser det också väldigt tveksamt om lagstiftaren (enligt FEUF) kan ge sig in på dessa områden utan medlemsstaternas fulla stöd. T ex inom områden som miljö, transporter och produktsäkerhet. Dessa logistikförmedlare, tullombud o d har ej informationen som gäller arbetsvillkor, produktvillkor, miljöpåverkan i produktionslandet etc. Därför är det orimligt att övriga faktorer, förutom de rent tullmässiga och fiskala, ska åläggas ett ombud.

Dessutom försvinner nuvarande fördelar när man inte agerar som Trust and Check Trader, medan kraven för att få en sådan status blir svårare, särskilt för små och medelstora företag. Denna grupp skulle i så fall fortsatt vara hjälpta av, kvalitén skulle också bli bättre, om man fortsatt har en möjlighet till direkta leveranser genom att använda ett ombuds tillstånd, t ex betalningsansånd och garantier utan att detta med automatik ger ombudet ett ytterligare stort ansvarsområde utanför det fiskala området.

Möjligheten enligt lagstiftningen att säkerställa direkta transporter bör också vara positivt ur en miljöaspekt, men då bör också möjligheten rent praktiskt existera.



## **Fördelar med "Trust & check trader" är oklart**

En liten grupp utvalda "Trust and Check traders" kommer att dra nytta av ännu större förenklingar som skulle minska pappersarbete och formaliteter till ett minimum. Kommissionen säger till och med att syftet är att uppgradera och stärka den nuvarande AEO-statusen. Detta tolkar vi indirekt som ett erkännande av att AEO-programmet är ett misslyckande.

AEO har i alla fall två stora fallgropar: 1. avsaknaden av verkliga fördelar, 2. bristen på enhetlighet i utvärderingen mellan EU-länderna.

Transportindustriförbundet delar kommissionens utgångspunkt att ansvaret ligger hos importören/exportören och att den följer principen att importörens/exportörens etableringsland är normativt. Transportindustriförbundet föreslår sålunda att Sverige som Medlemsland verkar för att rollen som ett direkt tullombud säkerställs även i de fall det direkta tullombudet använder sina egna tillstånd för en importörs/exportörs räkning. Särskilt i de fall då importören mindre regelbundet importerar varor eller på grund av storleken på hans organisation inte kan uppfylla kraven i T&C, bör importören kunna lita på och dra nytta av de T&C-lättnader som beviljats hans tullombud inte minst förmånen att använda sig av ett tullombuds tillstånd till betalningsansånd, vilket annars helt i onödan kommer att leda till onödig och en betungande administration. Vi betonar att användningen av ett direkt tullombud från tredje part inte bör skilja sig från att använda intern tullexpertis; i båda fallen är importören fullt ansvarig för eventuella tullavgifter men har fördelen även som SME att dra nytta av extern kompetens precis som inom en rad andra områden.

Kommissionens förslag, Trust & check trader, känns som en kopia av dagens AEO från den tidpunkten detta föreslogs. Fördelarna förblir vaga och tämligen oklara. Statusen kommer dessutom alltid att beviljas av nationella myndigheter. Förhoppningen att "alla" operatörer skulle anamma denna version är dömd på förhand vilket gör att detta även kan användas som en "marknadsförande aktivitet" av medlemsstaternas tullmyndigheter. Vi är alltså på väg mot en situation som liknar den som redan finns med AEO. Endast inrättandet av ett överstatligt organ med befogenheter över de nationella förvaltningarna (t.ex. att utfärda tulltillstånd) skulle ha varit en verklig förändring som på ett gemensamt och harmoniserat sätt hade kunna driva igenom en sådan förändring.

## **Harmonisering av sanktioner saknas**

EU-kommissionen har föreslagit en gemensam minimilista över handlingar och underlåtelser som anses vara tullagsöverträdelse. Vidare klargör man för vad som menas med försvårande eller förmildrande omständigheter, samt presenterar en minimilista över administrativa sanktioner, som fortfarande behöver granskas i detalj. Kommissionen noterar också att skrivfel eller mindre fel inte ska utgöra en tullöverträdelse om inte tullmyndigheten kan fastställa avsikt.

Artikel 168.7 gällande uppkomst av en tullskuld som inte beror på försök till bedrägeri, bör även tydliggöras i enlighet med existerande UCC (Rådets Förordning 952/2013 – preambel 38):

"När en tullskuld uppkommer på grund av att tullagstiftningen inte efterlevts bör den berörda personens goda tro beaktas, och verkningarna av vårdslöshet från gäldenärens sida bör minimeras".



Det bör även skrivas in i artikeln att det räcker vara gäldenär som tillhandahåller Tullmyndigheten de underlag som krävs för att åtnjuta tullförmåner för att dessa ska beviljas. Tullmyndigheten ska ta hänsyn till gäldenärens goda tro.

Även om en partiell harmonisering har föreslagits, är det fortfarande medlemsstaternas ansvar att sanktionera för överträdelser. På grund av detta kan ekonomiska aktörer behandlas ojämnt, i det fall att EU:s medlemsstater får möjlighet att lägga till sina egna nationella sanktioner. Detta bör definitivt undvikas. Det bör dessutom säkerställas att kriterierna för uppsåt respektive oaktsamhet görs enhetliga inom unionen.

I dag finns risken att olika nationella myndigheter gör olika tolkningar när det gäller klassificering, varors ursprung, tullvärde eller tillämpningen av regler gällande restriktioner. Risken för att ekonomiska aktörer behandlas ojämnt inom EU kvarstår därför. En enhetlig tolkning av ovan nämnda ämnen skulle gynna alla. Tydliga riktlinjer skulle också minska risken för felaktigheter som i förekommande fall leder till sanktioner. En enhetlig och tydlig struktur av sanktioner på EU-nivå skulle dessutom ytterligare klargöra förutsättningarna för de ekonomiska aktörerna oavsett var man är etablerad inom unionen.

EU:s tullmyndighet behöver således spela en viktig roll för att bidra till harmonisering av tillämpningen av EU:s sanktioner och andra åtgärder som påverkar handeln med tredjeländer, genom att exempelvis utveckla gemensamma riktlinjer för tillsyn.

### ***Tillfällig lagring på 3-6 dagar är för kort tid***

Transportindustriförbundet anser att Tillfällig Lagring är en användbar mekanism som ger företag viss flexibilitet innan varor hänförs till ett tullförfarande.

Transportindustriförbundet håller med om att den nuvarande 90-dagarsgränsen är allt för generös och i de allra flesta fall inte nyttjas fullt ut. Däremot anser vi att 3–6 dagar efter varors ankomst inte är tillräckligt för alla typer av sändningar, för att garantera tillgången av erforderlig mängd information som krävs för att hänföra varor till ett tullförfarande.

Vi vill också påpeka att Tullager i sin nuvarande form inte är ett alternativ till Tillfällig Lagring. Kommissionen missbedömer det faktum att kraven på tillstånd och driften av ett Tullager är mycket mer komplexa än för Tillfällig Lagring. Transportindustriförbundet föreslår därför att man fastställer den maximala tidpunkten för Tillfällig Lagring till 30 dagar.

### ***Förslag kring E-handel kan skapa nödvändig transparens för köpare***

Förslagen för e-handel, inklusive online-plattformen som agerar som importör upp till ett värde av 150 EUR, där schablontullsatsen enligt 4 varugrupper kan tillämpas, är intressanta förslag. Detta skapar den nödvändiga transparensen för köpare eftersom de kommer att ha en uppfattning om det slutliga priset som ska betalas.

Vi kan dock utgå från att, inkluderat slopandet av lågvärdegränsen på 150 EUR, detta kommer väsentligt fördyra för slutkonsument som önskar importera från tredje land vilket då kommer att leda till betydligt lägre volymer för express och postala operatörer.



Å andra sidan gynnar det sannolikt e-handeln på EU:s interna marknad något, samt har potential att stävja en del fusk genom en tydligare ansvarsfördelning när B2C volymer styrs över till B2B(2C).

### ***EU Customs Data Hub kan vara önskvärd men harmonisering redan möjligt idag***

Även om en centraliserad EU-lösning genom en EU Customs Data Hub (EUCDH) kan vara mycket önskvärd, noterar Transportindustriförbundet att redan idag under det befintliga UCC bör medlemsstaterna och Europeiska kommissionen ta tillfället i akt att centralisera och harmonisera så mycket som möjligt. Varje kommande EU-omfattande lösning bör implementeras på ett korrekt och effektivt sätt, annars är det mycket tveksamt om fördelarna skulle uppväga de ansträngningar som redan lagts ned på det pågående genomförandet av UCC och kostnader som redan nu tagits för förändring.

Med den pågående implementeringen av UCC, fram till 2025 och därefter, fortsätter både handel och tull att möta en våg av förändringar av nationella system och gränssnitt, som kräver avsevärda investeringar i mänskliga och finansiella resurser. Datahubben innebär en enorm förändring av IT precis efter UCC-implementeringen. Att anpassa sig till nya styrningsförändringar så snart efter implementeringen av UCC medför att investeringar av resurser, kostnader, kapacitet och kunskap inte kommer att kunna användas för att förbättra företagens egna system, processer och tjänster.

Transportindustriförbundet håller med om att tullmyndigheternas utökade ansvar kräver en mer sofistikerad förståelse och hantering av risker. Det behövs en effektivare insamling och utbyte av information mellan medlemsstaterna, liksom dataanalys på EU-nivå, som kommer att stödjas av den föreslagna "datahubben" för att underlätta bättre riktade tullkontroller. Detta kräver användning av toppmodern utrustning för såväl lagring som kontroll av information.

Å andra sidan noteras behovet av att tydligt definiera omständigheterna/kraven för att ge andra (parter) myndigheter tillgång till de uppgifter som tillhandahålls i EUCDH. Att definiera tydliga krav skulle förhindra att data delas eller ge insikter i data om detta inte är nödvändigt eller tillåtet.

I detta sammanhang betonas ännu en gång behovet av att behålla tullombudens roll och betydelse och säkerställa att dessa kan dra lika nytta av det nya systemet, dess lättnader på samma villkor som importörer/exportörer. Det är också synnerligen relevant att ge likabehandling av företag som använder sig av tullombudens tjänster. Detta är särskilt viktigt för små och medelstora företag (SME) som ofta inte besitter den nödvändiga kunskapen och sakkunskapen och som använder sig av professionella tullombud för att hantera sina tullformaliteter.

### ***Försiktigt positiva till en europeisk tullmyndighet***

Transportindustriförbundet välkomnar i princip rekommendationen om en europeisk tullmyndighet som kommer att fungera som en central och gemensam förvaltningsstruktur vilken kommer att säkerställa harmoniseringen av tullverksamheten i hela EU. En smidig och välfungerande EU-tullmyndighet, med kraftfull och tydligt definierad roll och ansvarsområde kommer att bidra till förbättrad enhetlighet i tolkningen och genomförandet av tullregler och tullförfaranden, samt även bidra till en snabb och smidig utveckling av tullens IT-system

Det finns också ett behov av en tillämpning av gemensamma standarder för operativa resurser och kapacitetsuppbyggnad samt utbildning där den föreslagna EU-myndigheten kan förväntas



spela en viktig roll. Denna myndighet skulle ytterligare kunna stödja dialog och samarbete mellan olika statliga myndigheter som är verksamma vid EU:s gränser.

Transportindustriförbundet noterar slutligen att det blir allt viktigare att göra en tydlig åtskillnad mellan de olika icke-skattemässiga uppgifter som förvisso ligger under tullmyndigheternas kontrolluppdrag. Även om dessa uppgifter är lika viktiga, är inte alla lika pressande och måste inspekteras när varorna passerar gränsen. Till exempel kan inspektion av varor utifrån sociala eller miljömässiga intressen utföras senare i processen och då baserat på ett företags räkenskaper. Dessa varor utgör som sådana inte ett allvarligt hot mot EU-medborgare.

Med vänlig hälsning

*Transportindustriförbundet*

Håkan Nilsson  
Branschchef Transportindustriförbundet

Bo Jarestig  
Ordförande Transportindustriförbundets Tullkommitté