

Tullverket
asa.strand@tullverket.se

Tågforetagens remissyttrande över Tullverkets konsekvensutredning med anledning av upphävande av 6 kap. 2 § Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS (2016:2) om en tullordning (tullordningen)

Tågforetagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer.

Tågforetagen har tagit del av rubricerad konsekvensutredning och inkommer med remissvar enligt nedan.

Tågforetagen har tillhör angivna remissinstanser men anser att Tullverket borde ha breddat kretsen av angivna remissinstanser till en vidare krets av godstågsoperatörer och transportköpare.

Synpunkter på utredningen

Tågforetagen välkomnar att Tullverket har tagit fram en konsekvensutredning gällande den aviserade förändringen som avses att genomföras. Förändringen gäller tullhantering av godstransporter på järnväg till tredje land.

Förändringen som föreslås innebär att det förenklade tullförfarandet som har gällt för godstransporter upphävs. Enligt detta förfarande har anmälan för godstransporter skett via e-post. Tullverket genomför denna förändring med anledning av den övergång till elektronisk tullhantering som har beslutats inom EU. Kravet på digital uppgiftslämning ska därmed uppfyllas genom en digital transiteringsdeklaration.

Enligt det nya förslaget ska anmälan av varors ankomst göras på ett anvisat tullkontor eller annan plats som godkänts/anvisats av tullmyndigheten – oavsett transportslag. Samtidigt konstaterar Tullverket att det för järnvägstransporter saknas tullkontor eller platser i anslutning till gränsövergångarna. Transitförfarandet är därmed, enligt Tullverket, det enda tillvägagångssättet för järnvägstransporter.

Vid import av varor utanför EU behöver en aktör med tillstånd som godkänd avsändare, enligt det nya förfarandet, starta transiteringsförfarandet. Avsändaren ska därmed säkerställa att transiteringen slutförs hos en godkänd mottagare på en godkänd plats. Enligt förfarandet behöver den mottagande aktören ansöka om flertal tillstånd – utan vidare förklaring för vilka dessa tillstånd är eller kan vara.

Tågforetagen, liksom Trafikverket och ett antal andra trafikoperatörer och transportköpare, kan konstatera att de krav som förfarandet i fråga innefattar är omfattande. Detta då kraven handlar om allt ifrån tillstånd för platser dit godsen ska

transporteras – så kallad – annan godkänd plats, anläggning för tillfällig lagring eller anvisad plats. Avsändare och mottagare behöver även vara godkända hos Tullverket samt ha en ansvarig person på samtliga godkända platser. Vidare krävs att en samlad ekonomisk garanti ställs för godsvärdet hos Tullverket. Operatören måste ha kontroll på tullstatus och lasten får inte vara tillgänglig för utomstående innan den är förtullad och eventuellt fysiskt kontrollerad av Tullverkets personal. Godset får inte blandas med EU gods innan förtullningen är avslutad. För utförande av kontroller av tredjelands och EU gods behöver Tullverket få tillgänglighet till järnvägsanläggningen. Därutöver kan EDI-uppkoppling för att skicka elektroniska meddelanden till /från Tullverket behövas samt tillgång till systemet NCTS där transiteringen startas och slutförs.

Tullverkets digitala lösning som ska ersätta övergångsförfarandet för järnvägstransporter är krävande och innefattar ett antal åtgärder som inte är enbart digitala. Lösningen innebär också en konkurrensnackdel för järnvägstransporter kontra vägtransporter då tullhanteringen inte kan skötas vid tullkontor – vilket den kan vid vägtransporter.

Tullverket ägnar i konsekvensutredningen alltför begränsat utrymme kopplat till hur järnvägstransporter fördelas av aktuell regelimplementering. Järnvägstransporter får en relativt andra trafikslag en betydligt sämre hantering, som en följd av att Tullverket avstått från att sätta sig in i de specifika produktionsförutsättningarna för järnvägstransporter.

Den konsekvensutredning som lämnats av Tullverket saknar bland annat en tydlig redogörelse av de tillkommande kraven. Tågföretagen saknar i synnerhet en bedömning av de ökade kostnaderna för transportörer och varuägare som denna förändring kan medföra och en analys av risker som följer med de ökade kostnaderna. Detta har särskilda konsekvenser för små och medelstora företag.

Tågföretagen kan även konstatera att det inte framgår vilka krav som gäller för att en aktör ska kunna bli godkänd som avsändare respektive mottagare. Det saknas också kravspecifikationer på vad som gäller för att platser ska bli godkända av Tullverket samt vilka belopp som kan bli aktuella för exempelvis garantier. Förändringen innebär bland annat också ökad administrativt arbete, för vilket kostnadsberäkningar saknas i konsekvensutredningen.

När det gäller marknads- och konkurrensförhållanden kan det konstateras att det inte framgår något om omfattningen på de transporter som idag går på järnväg och där kraven enligt det nya förfarandet innefattar en risk för att dessa transporter förs över till väg eller att verksamheten läggs ned.

Konkurrensneutraliteten som Tullverket hänvisar till är också, enligt vårt förmenande, snedvriden. Transiteringsförfarandet som avses gälla för järnvägen, krävs inte för något annat transportslag.

Tågföretagen noterar även att enligt Tullverkets bedömning är transiteringsförfarandet den lösning som innebär minst påverkan på järnvägstrafiken. Vi kan dock konstatera att Tullverket inte har presenterat någon annan lösning. Denna bedömning verkar grunda sig på att det inte finns några tullkontor vid gränsen till Norge – därmed anges det för kostsamt att bygga tullkontor samt bemanna dessa.

Det är nu mindre än två månader tills dess det reviderade regelverket avsetts träda i kraft och det är fortfarande oklart för företagen vad som gäller vad som gäller på detaljnivå, vilket omöjliggör en korrekt tillämpning av regelverket.

Tågföretagen upplever motsvarande problembild som redogjorts för av transportköpare, såsom Skogsindustrierna, och tågoperatörer, såsom CargoNet och Green Cargo, och förordar att:

- existerande tullförfarande bibehålls vid import av träbaserad råvara från Norge,

- Tullverket gör en utblick över hur liknande tågtransporter från Schweiz in till EU hanteras och redogör för best-practice som klarar EU-regelverkets krav,
- en omfattande konsekvensanalys genomförs utifrån skandinaviska förhållanden och där branschen är involverad, dvs konsekvensanalyserna från 2016 och 2023 är inte tillfyllest och uppfyller inte rimliga krav på konsekvensanalyser,
- Tullverket beskriver de risker Tullverket önskar komma åt genom att implementera sin tolkning av underliggande regelverk på tåg-import, i synnerhet avseende rundvirke,
- Tullverket redogör alternativa lösningar samt öppnar upp för en dialog med bransch och regering om hur uppfyllande av lagen kan genomföras och samtidigt värna konkurrenskraften för industrin och godstransporter på järnväg,
- utmaningar kopplat till godkänd plats, godkänd mottagare och omlastning på öppna taxepunkter för adekvata och acceptabla lösningar,
- en tät dialog upprätthålls mellan Tullverket och branschen för att nå framgång i de utmaningar som finns för alla parter,
- Tullverket analyserar hur gränskontroller vid de fyra gränsövergångarna mellan Sverige och Norge skulle kunna genomföras på ett annat, som svarar mot verklighetens krav, samt är mer produktionsanpassat och kostnadseffektivt.

För Tågföretagen den 12 december 2023,

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef