



Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen.  
Enheten för skatteadministration, skatteavtal och tullfrågor

Att: Mats Barregren

Göteborg 25 september 2023

## **Remissvar angående EU-kommissionens förslag om en reform av tullunionen**

### **Er beteckning: Fi2023/02053**

Sveriges Skeppsmäklareförening tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovanstående förslag.

Sveriges Skeppsmäklareförening anser att en gemensam europeisk tullmyndighet har potential att stärka och effektivisera EU:s gemensamma tullsamarbete.

Vi hyser dock starka misstankar om att det blir mer byråkrati än effektivisering, något vi starkt motsätter oss. Det är viktigt att utveckling och implementering av digitala lösningar på såväl EU-nivå, som nationell nivå, sker i samarbete med de ekonomiska aktörerna och leder till verkliga förenklingar för både myndigheter och företag.

Nedan våra synpunkter i punktform där vi hoppas att vi fått med det viktigaste som berör vår verksamhet.

### **Nya tullrättsliga påföljder**

Sveriges Skeppsmäklareförening är i likhet med regeringen kritisk till EU-kommissionens förslag avseende nya tullrättsliga påföljder och anser att en höjning av tulltillägget i enlighet med förslaget vore en olycklig utveckling. Nuvarande tulltillägg ligger i linje med nivåerna för skattetillägg och det finns likabehandlings- och konkurrensskäl för att inte ha avvikande regler beroende på om det är Tullverket eller Skatteverket som är beskattningsmyndighet för importmoms eller punktskatter.

Vi vill dock passa på att göra ytterligare ett tillägg. Redan idag finns det nämligen stora problem med Tullverkets strafftillämpning när rena misstag begås.

Flera av föreningens medlemsföretag har redan mottagit tullkrav på flera miljoner för att de av misstag råkat kryssa i fel ruta vid inrapporteringen för MSW. Det värsta exemplet gäller ett

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

företag som fått brev från Tullverket där de överväger att påföra medlemsföretaget 206 miljoner i avgifter. För att ett misstag begåtts! Det har alltså inte funnits vare sig uppsåt eller någon som helst egen vinning vid inrapporteringen, det har bara blivit fel.

Vi ser med stor oro på utvecklingen om EU nu ytterligare skulle skärpa beloppen i och med den nya reformen. Självklart står vi bakom behovet av att stävja illegal handel och brottslig verksamhet, men i takt med att digitaliseringen ökar måste det säkerställas att mänskliga misstag inte jämförs med sådan brottslig verksamhet.

Om till exempel en fartygsagent ska rapportera in en lossning, men av misstag kryssar i en ruta i MSW som betyder lastning av gods, så finns det i dagens system inget inbyggt valideringssystem som varnar för att agenten gjort fel. Vilket vi anser borde vara tydligt då fartygsagenten samtidigt skickat in alla dokument som behövs för just lossning. De dokumenten har dock aldrig förts vidare från MSW till Tullverket (på grund av den felkryssade rutan) och därmed anser sig Tullverket vara nödgade att skicka ut dessa miljonkrav då de anser att lossningen blir att betrakta som en olovlig införsel. Detta alltså trots att fartygsagenten har rapporterat in rätt dokument till MSW. I de flesta fall är det till och de själva som uppmärksammat Tullverket på felet.

Det måste alltså finnas tydliga markörer i systemet som varnar om något är helt ologiskt ifyllt, så som i fallet ovan.

Men framför allt vill vi att Tullverket slutar att skicka tullkrav på två, 20, eller 206 miljoner kronor för dessa mänskliga misstag.

Om ingen förändring görs kommer Sveriges Skeppsmäklareförening till slut tvingas uppmana sina medlemmar att sluta tullklarera i MSW.

Självklart kan det behövas sanktionsavgifter om fel begås, men de måste vara proportionerliga i förhållande till felaktighetens art och risken för skattebortfall för staten.

I samtliga våra fall har det reella skattebortfallet varit noll. Vi kan på sin höjd acceptera en avgift om 20 000 kronor för sådana misstag, inte 20 miljoner.

Vi har också uppmärksammat på de nya regler som Tullverket börjat tillämpa och som innebär att moms påförs när till exempel fartygsagenter som ombud tar emot reservdelar till ett utländskt fartyg som behöver reservdelen i svensk hamn. Agenten har inte beställt varan och inte tagit emot någon faktura, men eftersom de som ombud tar emot reservdelen påför Tullverket ändå fartygsagenten moms, som dessutom inte är avdragsgill eftersom den inte gäller en vara som agenten behöver i sin verksamhet.

Sveriges Skeppsmäklareförening ingår i den Europeiska Skeppsmäklareföreningen [ECASBA](#) som tillsammans med hela den övriga europeiska sjöfartsnärings kräver en ändring på detta så att alla varor och tjänster som rör företag i tredje land, och fartyg som rör sig över öppet hav, självklart ska vara momsfria. Läs mer här: [Joint statement: Call for pragmatic and consistent EU guidelines | ECSA](#)

Sammantaget innebär detta en inlåsnings effekt av importmoms som medför att varor blir 25 procent dyrare för dem som kommer till svenska hamnar. Vi anser att detta är

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

oproportionerligt och strider mot momsens syfte och ändamål samt kan äventyra ett företags hela existens. I andra EU-länder kan liknande brister omhändertas och inlåsning av momsen uppkommer inte där, vilket innebär att dagens svenska regler hämmar det svenska näringslivets konkurrenskraft.

### **Tillfällig lagring**

Sveriges Skeppsmäklareförening är starkt kritisk till förslaget att ändra nuvarande tidsfrist om 90 dagar avseende tillfällig lagring. Den föreslagna väsentligt förkortade tidsfristen skulle innebära en påtaglig försämring för de företag som använder sig av det förfarandet. Det bör även beaktas att de ekonomiska aktörernas IT- och administrativa system är uppbyggda kring den nuvarande tidslinjen på 90 dagar som tillåts för tillfällig lagring.

### **EU Customs Authority**

Föreningen stöder dock inrättandet av en europeisk tullmyndighet, den så kallade *EU Customs Authority*, men vi anser det vara av största vikt att alla förändringar kommuniceras i god tid ut till de som berörs av förändringarna.

Vi anser även att det är viktigt att gemensamma standarder och rekommendationer om bästa praxis upprättas för att skapa och upprätthålla harmonisering och likabehandling mellan EU-länderna.

EU Customs Authority bör hjälpa till att styra, samordna och stödja nationella tullmyndigheter för att uppnå mer harmonisering, särskilt när det gäller genomförandet av tullkodex i hela EU. Dock är det viktigt att den nya myndigheten inte bara blir ytterligare ett lager av byråkrati för företagen.

### **EU Customs Hub**

På samma sätt är Sveriges Skeppsmäklareförening positiv till upprättandet av en *EU Customs Data Hub*. Digitalisering är viktigt för att förenkla tullförfaranden och minska byråkratin, vilket gynnar såväl europeiska företag som EU:s tullmyndigheter.

Mot bakgrund av de betydande förseningarna i implementeringen av de nuvarande IT-systemen bör det säkerställas att det inte kommer att uppstå liknande förseningar i genomförandet av EU:s tulldatahub.

Vi vill dock se en koordinerad eller i alla fall gradvis utbyggnad för att göra det möjligt för företag och myndigheter att övergå till det nya systemet och undvika flaskhalsar eller förseningar. Detta bör beaktas i enlighet med tidsplanen för genomförandet.

Innan EU Customs Data Hub är fullt fungerande bör en lösning för att ansluta de nuvarande systemen till Data Hub tas fram. Denna interimslösning kan vara ett sätt att påskynda uppbyggnaden av datahubben och få mer avkastning på de investeringar som medlemsstaterna har gjort i de nuvarande IT-systemen.

Det är viktigt att utvecklingen och implementeringen av digitala lösningar både på EU-nivå och nationell nivå sker i samarbete och dialog med näringsens aktörer för att säkerställa att digitaliseringen leder till verkliga förenklingar för företagen.

Det bör till exempel säkerställas att kommande tullsystem har ett webbgränssnitt som kan laddas eller manuellt inregistrera uppgifter så att man undviker krav på EDI-lösningar, maskin

till maskin. Det är utmärkt för stora, stabila volymer i långa tidsrelationer. För små och medelstora tjänsteföretag i logistik behövs en tids- och kostnadseffektiv lösning så att de kan klara efterlevnaden av nya regler, system och uppgiftslämning.

I förslaget anges vilka myndigheter som kan ha tillgång till EU Customs Data Hub. Det är viktigt att alla aktörer som berörs i den här digitaliseringskedjan kan känna sig säkra på att cybersäkerheten fungerar. Tillgången till EU:s tulldata för andra myndigheter än tullmyndigheterna bör vara begränsad till det minimum som krävs. Dessutom bör företag kunna veta vilka som fått tillgång till deras data och för vilket ändamål.

Självklart är det av yttersta vikt att företagen själva säkerställer att interna processer och datahantering är i linje med de nya kraven, men för att kunna göra det kommer det att behövas vägledning från berörda myndigheter.

### **Trust and Check trader**

Den nuvarande AEO-certifieringen har för föreningens medlemmar inburit en stor arbetsbörda utan att den har gett några konkreta fördelar. Införandet av en ny registrering som Trust and Check trader måste medföra påtagliga och faktiska fördelar, såsom tullförenklingar och färre kontroller, för de företag som efter ansökan till Tullverket godkänns. En certifiering måste bygga på förtroende från myndigheterna gentemot certifierade företag så att kontroller i större utsträckning görs gentemot specifika flöden och företag baserat på risk.

Dock finns det risk att endast stora företag med omfattande resurser kan uppfylla kraven för den nya registreringen. Det innebär sannolikt att många mindre och medelstora företag inte kommer att kunna åtnjuta möjlighet att minska den administrativa bördan som förfarandet sannolikt kommer att medföra, vilket är olyckligt. Konsekvensen av detta bör närmare analyseras.

Vi ser fram emot fortsatt dialog i ämnet och att Tullverket och Sjöfartsverket ser till att MSW får de resurser som behövs för att säkerställa att enkla misstag som genererar miljonkrav inte kan göras.

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD  
Postgatan 4  
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94  
[berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

Sveriges Skeppsmäklareförening representerar 118 medlemsföretag som är verksamma inom:

\* **fartygsagentur** (ger service åt rederierna/befälhavaren i hamn)

\* **linjeagentur** (representerar eller ÄR det utländska container- eller rororederi som bedriver verksamhet på Sverige)

\* **befraktningmäklare** (parten mellan rederiet med tillgängligt fartyg och industrin som behöver få en transport utförd)

\* **köp- och försäljningsmäklare** (parten mellan det fartygssäljande rederiet och det köpande)