

Margareta Karlsson  
Tullverket  
Box 12854, 112 98 Stockholm  
[margareta.karlsson@tullverket.se](mailto:margareta.karlsson@tullverket.se)

Stockholm 2007-09-21

### **Sveriges Transportindustriförbunds svar på remiss TV1-2007-8067**

Sveriges Transportindustriförbund har följande synpunkter/frågeställningar på rubricerade remiss.

Under 11 § anges: ” En icke-gemenskapsvara som förs till en godkänd plats för järnvägsgods, adresserad till någon som har tillstånd till förenklat deklarationsförfarande för importör, skall deklareras för övergång till fri omsättning med tillämpning av förenklat deklarationsförfarande av järnvägsföretaget som ombud för deklaranter, utom i fall som avses i 13 §. Den förenklade deklARATIONEN skall lämnas genom ett elektroniskt dokument till tulldatasystemet.”

Är ”adresserad till” detsamma som leveransadress? Köpare och den varan skall levereras till är ju inte alltid samma aktör. Ett exempel är en norsk leverantör som väljer att sälja gods ”fritt förtullat” till en svensk köpare. I ett sådant fall kan den norske leverantören vilja stå som deklarerant.

Kan verkligen Tullverket bestämma att järnvägsföretaget skall tillämpa förenklat deklarationsförfarande baserat på att varorna är adresserade till någon som innehar tillstånd till förenklat deklarationsförfarande?”

12 §: ” En icke-gemenskapsvara som förs till en godkänd plats för järnvägsgods och som inte behandlas enligt 11 § skall deklareras, utom i fall som avses i 13 §, för övergång till fri omsättning av järnvägsföretaget som ombud och betalningsansvarig för deklaranter.”

Järnvägsföretaget tvingas med denna formulering att ta på sig betalningsansvaret trots att deklaranter kan inneha kreditställning. Kan knappast vara rimligt eller önskvärt för någon part.

22§ Förse CIM fraktsedeln med påteckningen ”Tullklarerat” och överlämna blad 2 och 3 samt ett extra blad 3 till bestämmelse tullkontoret

CIM fraktsedel används normalt inte i pappersform då dessa skickas elektroniskt mellan järnvägsföretagen. I trafik mellan Sverige och Norge används den inte som ett tuldokument/frakthandling då Norge inte längre är medlemmar i UIC.

Vidare dyker frågeställningar upp kring införandet av Järnvägsanmälan och Föranmälan. Kommer järnvägsföretagen att tvingas lämna båda dokumenten inklusive transiteringar i NCTS? Det innebär i så fall tre meddelanden per avgående enhet till Tullverket till skillnad från biltrafiken som efter 1/7 2009 skall lämna Föranmälan och eventuell transitering.

Om gränsöverskridande trafik med Norge undantas i Föranmälan, vilket diskuterats, blir då Järnvägsanmälan också undantagen?

En uppstartad transitering i NCTS är att betrakta som en indikation till Tullverket att en gränsöverskridande transport kommer att ske. Alla MRN går att följa i järnvägsföretagets övergångsjournal.

Ett införande av Järnvägsanmälan utöver NCTS och Föranmälan skulle medföra en ökad kostnad för järnvägsföretagen som inte biltrafiken belastas med. Blir då de båda transportsätten konkurrensneutrala? Järnvägstransporter är miljövänliga och bör användas i så stor utsträckning som möjligt. Kommer företagen att välja järnvägstransport då kostnaden eventuellt ökar?

Finns förslag på förenklingar i Järnvägsanmälan för certifierade företag? Det framgår inte i remissen.

I utredningen finns ett flertal järnvägsföretag namngivna, dock finns inte alla med i sändningslistan, innebär detta att Järnvägsanmälan inte införs för samtliga järnvägsföretag?

Om ett införande beslutas, hur ser tidsplanen ut? Förslaget innebär många anpassningar av järnvägsföretagens IT system.

Enligt uppdrag

Marie Hermansson  
Sveriges Transportindustriförbund