



## RAPPORT

Förstudie 5

Gränshinder 108: Kö vid tullstationer



## 1. SAMMANFATTNING

Fyrbodals kommunförbund och projektet "Gränshinder för näringslivet" har identifierat ett hundratal gränshinder som försvårar affärer och utbyte av arbetskraft mellan Sverige och Norge. KGH Consulting (KGH) har fått i uppdrag att utreda vidare och förtydliga problembilden kring ett flertal gränshinder och förstudie 5 tar utgångspunkt i Gränshinder 108: Kö vid tullstationer.

Köer vid tullstationer har av projektet Gränshinder för näringslivet identifierats som ett gränshinder i handeln mellan Sverige och Norge. I denna rapport beskrivs problematiken med köer vid tullstationerna, vad som orsakar köerna, vilka åtgärder som vidtagits för att minska köerna samt vilka möjliga lösningar som identifierats.

Att köer uppstår vid tullstationerna på gränsen mellan Sverige och Norge beror på många olika faktorer och problematiken är mycket mer komplex än vad man först kan tro. Köer kan uppstå vid samtliga tullstationer på gränsen med då flödet är störst vid tullstationerna vid Svinesund så är det främst där som köer kan upplevas som ett gränsproblem och i huvudsak för trafiken som kommer från Sverige och EU och ska in till Norge.

Köer skapas både in till speditörer på gränsen samt till tullmyndigheterna och vid stora trafikflöden bildas fysiska köer för att komma in på själva tullplan. Det är främst när köer skapas ända ut på vägen som de stora problemen upplevs.

I denna förstudie har följande orsaker till köer och långa väntetider på gränsen blivit presenterade från de olika aktörerna:

- Stor trafikvolym
- För liten parkeringsyta på tullplan vid stora trafikflöden
- Chaufförers utnyttjande av vilotider på tullplan
- Bristfällig förberedelse, dokumentation och information för klarering
- Bristfällig information från tullmyndigheterna
- Brist på förhandsavisering
- Språkbarriär
- Tidskrävande tulladministration hos den norska tullmyndigheten
- Brist på parkeringsplatser i nära anslutning till tullstationerna
- Bemanning hos tullmyndigheter och speditörer
- Begränsat utrymme där speditorsverksamhet kan utföras
- Varsel om «opphør av godsregistrering for ufortolde forsendelser uten forutgående tollprosedyre» (Potentiellt problem)
- Ökade krav vid transitering till Norge (Potentiellt problem)

För att hålla köer nere och effektivisera den tid det tar för chaufförer att klarera sitt gods på gränsen behöver samtliga berörda parter bidra till att skapa de bästa möjliga förutsättningarna.

Berörda parter är: Tullmyndigheterna Tullverket (SE) och Tollvesenet (NO), speditörer på gränsen, importerande och exporterande företag, transportörer och chaufförer, Vegvesenet (NO) samt Vägverket (SE).

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



Många åtgärder har vidtagits, både från tullmyndigheternas- och näringslivets sida, för att förbättra situationen vid tullstationerna och minska köerna. Köerna har blivit bättre men de upplevs fortfarande som ett problem och följande förslag på lösningar har presenterats av de olika aktörerna:

- Förenklad tullprocess för auktoriserade aktörer
- Bättre förberedelser
- Mer elektronisk och effektiviserad tullprocess
- Ökad kapacitet hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen
- Införande av snabbkassa hos tullmyndigheterna
- Utökat utrymme för speditörer på gränsen
- Parkeringsmöjligheter i nära anslutning till tullstationerna
- Utökad parkeringsyta på tullplan
- Utökad språkkompetens hos personal som jobbar på gränsen
- Bättre information om tullprocessen mellan EU och Norge
- Användande av QR-koder eller liknande streckkoder
- Användande av GPS-koordinator
- Införande av bomsystem
- Ökade kontroller av tid på tullplan samt påföljder vid överträdelser

Genom samverkan mellan samtliga berörda aktörer så vinner alla på att gränspassage och tullklarering fungerar smidigt. Information och förberedelser är A och O i gränsproblematiken och likaså möjliggörande av en effektiv hantering genom väldimensionerad bemanning hos tullmyndigheter och speditörer samt adekvata viloplats för chaufförerna.

# Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. SAMMANFATTNING .....	2
2. INLEDNING.....	5
2.1 Bakgrund .....	5
2.2 Problemformulering.....	5
2.3 Avgränsningar.....	6
2.4 Metod.....	6
3. RESULTAT.....	6
3.1 Vad är problemet?.....	6
• 3.1.1 Stor trafikvolym .....	7
• 3.1.2 För liten parkeringsyta på tullplan vid stora trafikflöden.....	7
• 3.1.3 Chaufförers utnyttjande av vilotider på tullplan.....	8
• 3.1.4 Bristfällig förberedelse, dokumentation och information för klarering .....	8
• 3.1.5 Bristfällig information från tullmyndigheterna .....	8
• 3.1.6 Brist på förhandsavisering.....	9
• 3.1.7 Språkbarriär.....	9
• 3.1.8 Tidskrävande tulladministration hos den norska tullmyndigheten .....	9
• 3.1.9 Brist på parkeringsplatser i nära anslutning till tullstationerna.....	9
• 3.1.10 Bemanning hos tullmyndigheter och speditörer .....	10
• 3.1.11 Begränsat utrymme där speditorsverksamhet kan utföras.....	10
• 3.1.12 Varsel om «opphør av godsregistrering for ufortollete forsendelser uten forutgående tollprosedyre» (Potentiellt problem) .....	10
• 3.1.13 Ökade krav vid transitering in till Norge (Potentiellt problem).....	10
3.2 Vem kan lösa problemet?.....	11
3.3 Hur stort är problemet? .....	11
3.4 Vilka förbättringar har gjorts över tid för att förhindra att långa köer och väntetider uppstår vid tullstationerna? .....	11
• 3.4.1 Förbättringar hos Tollvesenet Norge: (För trafiken från EU in till Norge) .....	12
• 3.4.2 Förbättringar hos Tullverket Sverige: (För trafiken från Norge in till EU).....	12
• 3.4.3 Förbättringar hos Speditör (KGH).....	13
3.5 Förslag på lösning.....	13
• 3.5.1 Förenklad tullprocess för auktoriserade aktörer .....	13
• 3.5.2 Bättre förberedelser.....	13
• 3.5.3 Mer elektronisk och effektiviserad tullprocess.....	14
• 3.5.4 Ökad kapacitet hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen.....	14
• 3.5.5 Införande av snabbkassa hos tullmyndigheterna .....	14
• 3.5.6 Utökad utrymme för speditörer på gränsen.....	14
• 3.5.7 Parkeringsmöjligheter i nära anslutning till tullstationerna.....	15
• 3.5.8 Utökad parkeringsyta på tullplan .....	15
• 3.5.9 Utökad språkkompetens hos personal som jobbar på gränsen.....	15
• 3.5.10 Bättre information om tullprocessen mellan EU och Norge.....	15
• 3.5.11 Användande av QR-koder eller liknande streckkoder.....	16
• 3.5.12 Användande av GPS-koordinator .....	16
• 3.5.13 Införande av bomsystem.....	16
• 3.5.14 Ökade kontroller av tid på tullplan samt påföljder vid överträdelser.....	16
3.6 Vem vinner på en lösning? .....	16
4. APPENDIX .....	17

## 2. INLEDNING

Handeln mellan Sverige och Norge är omfattande och man ser varandra som viktiga handelspartners. Norge är idag jämte Tyskland Sveriges största handelspartner, men med den avgörande skillnaden att Norge inte är med i EU och inte deltar i EU:s tullunion. Detta innebär att varor som köps och säljs måste passera EU:s yttre gräns i utbytet mellan Sverige och Norge, vilket i sig medför en tulladministration samt kostnader som inte uppstår vid in- och utförsel med andra företag inom EU. Den nära relationen med Norge och den geografiska närheten gör att det är lätt att glömma denna viktiga skillnad för handeln och att det är två olika regelverk som måste följas.

EES-avtalet gör att handeln underlättas mellan länderna då de flesta varor har låg och i många fall ingen tullsats alls samt fri rörlighet gäller för de flesta varor, tjänster, kapital och personer. Trots detta så upplever många företag många olika typer av handelshinder, bland dessa kö vid tullstationer.

Denna rapport kommer att behandla det gränshinder som upplevs i samband med att köer uppstår vid tullstationerna när trafiken som ska passera gränsen ska få sitt gods tullklarerat.

### 2.1 Bakgrund

Fyrbodals kommunförbund och projektet "Gränshinder för näringslivet" har identifierat ett hundratal gränshinder som försvårar affärer och utbyte av arbetskraft mellan Sverige och Norge. Några av dessa gränshinder har Gränskommittén valt att utreda vidare.

KGH Consulting (KGH) har fått i uppdrag att utreda vidare och förtydliga problembilden som delgivits i anbudsfrågan (drn 014-0539-201312-3) samt komma med förslag på lösningar.

De specifika frågor som varje förstudie ska besvara är:

- Vad är problemet?
- Vem kan lösa problemet?
- Hur stort är problemet?
- Förslag på lösning
- Vem vinner på en lösning?

### 2.2 Problemformulering

Gränshinder 108. Kö vid tullstationer

Transportnäringen upplever köerna på tullstationerna som ett stort problem. Långa köer skapar förseningar, stör transportörernas hårt reglerade kör- och sovtider och påverkar trafikströmmen negativt. Sammantaget påverkar det transportpriserna i negativ riktning. Vem drabbas? Försenar både transportörer och privatpersoner.

Hur kan man undvika köbildning vid gränspassage och samtidigt säkerställa att varutransporter passerar gränsen och tulldeklareras i enlighet med tullmyndigheternas regelverk?

## 2.3 Avgränsningar

Då de största köerna uppstår vid tullstationerna i Svinesund där trafiken är som störst ligger tyngdpunkten i denna förstudie på kösituationen vid Svinesund.

KGH har lång erfarenhet som speditör mellan Sverige och Norge och är därav en naturlig representant i denna rapport för vilka förändringar som gjorts från speditörers sida för att minska köbildning.

## 2.4 Metod

Då KGH är närvarande på den svensk-norska gränsen och har lång erfarenhet som speditör mellan Sverige och Norge har vi som en del av uppdraget valt att intervjua personal som jobbar på våra gränskontor för att få deras bild av köproblematiken samt vad kunder återkopplat till dem om hur gränspassagen upplevs.

Genom en enkät framtagen på 7 språk, har vi även bitt om chaufförers syn på hur gränspassage och tullklarering fungerar mellan de två länderna. Denna enkät fanns tillgänglig för chaufförer att besvara under en dryg veckas tid i samband med att de besökte KGH:s kontor för att få hjälp med sin tulldokumentation och ett 70-tal enkäter har samlats in. I samband med att enkäten funnits tillgänglig har vi även intervjuat chaufförer om deras syn på hur det fungerar vid gränspassage och tullklarering. Återkopplingar från dessa samtal och enkäter har tagits med i beskrivningar av köproblematiken och förslag på lösningar.

Vi har även intervjuat personal på norska Tollvesenet samt svenska Tullverket och har i tillägg inhämtat information från företag som upplevt köerna på gränsen som ett handelshinder samt från nyhetsbevakning av gränspassager i svenska och norska medier.

## 3. RESULTAT

### 3.1 Vad är problemet?

Att köer uppstår vid tullstationerna på gränsen mellan Sverige och Norge beror på många olika faktorer och problematiken är mycket mer komplex än vad man först kan tro. Det är många olika aktörer, regelverk och externa faktorer som påverkar varför och när köer uppstår.

Köer kan uppstå vid samtliga tullstationer med då flödet är störst vid tullstationerna vid Svinesund så är det främst där som köer kan upplevas som ett gränsproblem och i huvudsak för trafiken som kommer från Sverige och EU och ska in till Norge.

Utifrån statistik som finns över hanterade ärenden på gränsen så kan man över ett år se en trend över när i veckan och tid på dygnet som trafikflödena vid gränsen är som allra störst. Främst är volymen trafik som passerar gränsen från Sverige till Norge som störst från söndag eftermiddag och kväll till och med onsdag, och med störst tryck under eftermiddagstimmarna från klockan 14 och framåt. Sett över hela året så är det mest trafik i samband med större högtider som exempelvis påsk och samt i slutet av juni i samband med start av semestertider. Från Norge till Sverige är trafiken

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



störst på fredag eftermiddag. De dagliga trafikvolymerna kan däremot vara mycket mer ojämna och svåra att detaljplanera för.

Köer skapas både in till speditörer på gränsen samt till tullmyndigheterna och vid stora trafikflöden bildas dessutom fysiska köer för att komma in på själva tullplan och köerna kan då sträcka sig långt ut på vägen; E6:an vid Svinesund, och E18 vid Örje.

Det är i de fall som köer skapas ändå ut på E6:an och E18 som de riktigt stora problemen upplevs, men även långa väntetider på tullplan kan för enskilda chaufförer och företag få stora konsekvenser.

Chaufförerna har hårt reglerade kör- och vilotider. Om dessa tider bryts kan konsekvensen för den enskilda chauffören bli dryga böter men även indraget körkort. Då köer vid tullstationerna inte alltid går att förutse för chaufförerna kan det innebära att chaufförernas körtider överstigs under tiden de väntar i kö eller får sitt gods klarerat eller kontrollerat av tullmyndigheten. När godset sedan är klarerat, blir då alternativen för den enskilda chauffören att stanna kvar på tullplan för att ta ut sin vilotid, eller att köra ut från tullplan och därmed riskera att åka fast i en kontroll för att körtiden överstigs och få böter eller i värsta fall sitt körkort indraget.

För att undvika stor försening av transporter kan transportörerna tvingas sätta in en ny chaufför på en transport vilket medför extra kostnader för transportörerna. I annat fall bidrar köer och väntetider på tullstationen till att transporter blir försenade och att transportkostnad samt därmed transportpriser ökar. I slutändan leder dessa kostnader till ökade varupriser för slutkonsumenten och privatpersoner vilka även de drabbas då köerna på gränsen sträcker sig långt ut på vägen.

Problematiken med köer vid tullstationerna är komplicerad och det är många faktorer som påverkar flödet till, på, och från tullstationerna.

I denna förstudie har följande orsaker till köer och långa väntetider på gränsen blivit presenterade från de olika aktörerna:

### 3.1.1 Stor trafikvolym

Vissa dagar och vissa tider på dygnet är trafikvolymen som ska passera gränsen extra stor. Det är i de fallen som köer ofta skapas på gränsen.

Att trafikvolymen är extra stor vid vissa tider på dygnet hänger bl.a. ihop mycket med när färjor ankommer hamn i Göteborg och att gods behöver vara framme en viss dag och tidpunkt för exempelvis vidaretransport inom Norge. Det blir då naturligt att den trafik som ska in till Norge respektive Sverige anländer i stort sett under samma tider till gränsen och det skapas därmed kö både in till speditörer på gränsen samt till tullmyndigheten för klarering.

Trafikvolymerna är också extra stora inför stora högtider som exempelvis påsk, samt i slutet av juni i samband med start av semestertider.

### 3.1.2 För liten parkeringsyta på tullplan vid stora trafikflöden

Den yta som finns för trafiken som ska klarera gods på gränsen räcker inte till vid stora trafikflöden. Detta gäller både på den norska och svenska sidan av gränsen.

När mycket trafik ska in till tullstationen samtidigt fylls tullplan upp och bilar hamnar i köer som sträcker sig långt ut på vägen för att komma in och få någon stans att parkera.

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



I kombination med att parkeringsytan på tullplan är begränsad så blir det ett problem när lastbilar parkeras fel och blockerar parkeringsfickor och framkomlighet för andra lastbilar. Enligt personal på gränsen förekommer det till exempel att lastbilar på tullplan parkeras på körleden och på så vis blockerar de parkeringsfickor som ligger innanför.

### 3.1.3 Chaufförers utnyttjande av vilotider på tullplan

Då tullplan i sig har ett begränsat antal platser för lastbilar och personbilar att parkera får det betydelse hur lång tid varje bil tillbringar på gränsen. I och med att chaufförer har strikt reglerade kör- och vilotider så är det chaufförer som utnyttjar tullplan till att vila på.

Personal hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen anger att vissa chaufförer anländer till tullplan och tillbringar natten där. På så vis kan tullplan vara delvis fylld redan tidigt på morgonen och när då dagens trafik börja komma in fylls tullplan snabbt upp och köer skapas. En vanlig natt är det inte ovanligt att ca.20 chaufförer tillbringar natten på tullplan i Svinesund på väg in till Norge.

Även resterande tider på dagen skapar det problem när chaufförer tillbringar längre tid än nödvändigt på tullplan och därmed tar upp onödig plats på den begränsade parkeringsytan.

Tollvesenet har satt en begränsad tid som man får visas på tullplan till 2 timmar, men denna begränsning följs inte och det blir heller inga konsekvenser för de chaufförer som överstiger tiden.

Chaufförer som vi pratat med anger att det ibland är en nödvändighet för dem att kunna ta ut sin vilotid på tullplan p.g.a. deras reglerade körtider.

### 3.1.4 Bristfällig förberedelse, dokumentation och information för klarering

I samtal med speditörer och tulltjänstemän på gränsen uppges en stor faktor för hur lång tid det tar för en chaufför att få sitt gods klarerat på gränsen vara hur väl förberedd han eller hon är när de kommer dit. D.v.s. hur stor del av den information och dokumentation som krävs för tulldeklarationerna som är på plats när chauffören kommer till gränsstationen och ber om hjälp.

Om samtliga dokument som krävs för en tullklarering finns på plats när chauffören kommer in till speditören eller tullmyndigheten så går klareringen snabbt. I många fall kommer dock chauffören till speditören på gränsen utan den dokumentation som krävs. Att då börja eftersöka den dokumentation som behövs, så som faktura, packlista, ursprungscertifikat etc., kan ta mycket lång tid, särskilt under helger eller högtidsdagar då personal som har tillgång till informationen oftast är ledig. Under denna tid behöver chauffören befinna sig på tullplan i väntan på klarering och upptar värdefull plats.

För företag som har tullkredit tillstånd och därmed betalar sina tullräkningar i efterhand är det viktigt att säkra upp att inte tullkrediten överstigs. I många fall visar det sig på gränsen att företagets tullkredit inte rymmer det belopp som gäller för en specifik transport och företaget behöver då tid på gränsen för att ordna med betalning av tullavgifterna.

### 3.1.5 Bristfällig information från tullmyndigheterna

Information om tullprocessen från de båda tullmyndigheternas sida upplevs ofta av företag vara enkelspårig och informerar om hur processen ser ut och de krav som gäller för flödet på den egna sidan gränsen. Information kring hur hela flödet ska hanteras är ibland bristfällig och det blir svårt för



## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



aktören att få en lättförståelig helhetsbild över de krav som gäller för en varas export från det ena landet och import till det andra.

### 3.1.6 Brist på förhandsavisering

För en smidig hantering på gränsen önskar speditörer att kunderna skickar in sina underlag för tulldokumenten i god tid innan tulldeklarationerna önskas klara och chauffören ska infinna sig på gränsen. På så vis kan speditören förbereda samtliga relevanta dokument innan chauffören anländer till gränsen. När chauffören sedan anländer kan han eller hon bara hämta ut sina färdiga dokument hos speditören och gå direkt till tullmyndigheten för klarering.

Enligt speditörer på gränsen sker i många fall dock ingen förhandsavisering utan chauffören kommer in till speditören med sina dokument för att få hjälp. Chauffören behöver då vänta på plats för att få sina tulldokument klara och sedan kunna klarera sitt gods hos tullmyndigheten. Allt som allt tar det längre tid på gränsen.

Det är idag en betydligt större andel föraviseringar på flödet från Norge till EU än på flödet som går från EU till Norge, vilket också bidrar till att gränspassage fungerar smidigare från Norge och in till EU.

Det är också i många fall när förhandsavisering uteblivit som de dokument och den information som krävs för tulldokumenten saknas och behöver eftersökas på plats som beskrivet under punkt 3.1.4.

### 3.1.7 Språkbarriär

En mycket stor del av de chaufförer som idag kör den trafik som passerar över den svensk-norska gränsen kommer från öst-europeiska länder och talar i huvudsak varken svenska, norska eller engelska. Detta försvårar kommunikation mellan speditör/tullmyndighet och chaufför mycket och det blir svårt att kommunicera ut dels om något är problem och eventuell information saknas, samt vad chauffören behöver göra för att godset ska bli klarerat. Att kommunicera och få gods klarerat då chaufför och speditör och tullmyndighet inte talar samma språk kan ta mycket lång tid och detta är ett problem som både tullmyndigheterna, speditörer och chaufförer uppger i våra intervjuer.

### 3.1.8 Tidkrävande tulladministration hos den norska tullmyndigheten

I dialog med speditörers kunder och chaufförer har det framkommit att tullproceduren hos den norska tullmyndigheten upplevs mer tidkrävande än hos den svenska tullmyndigheten. Man hänvisar till att det inte finns förenklingar och att det är mer information som krävs in än för själva tullförfarandet.

### 3.1.9 Brist på parkeringsplatser i nära anslutning till tullstationerna

Bra parkeringsplatser med möjlighet för chaufförer att ta ut sin vilotid är viktigt. I intervju med chaufförer och transportörer har dock angetts att de upplever att det finns dåligt med parkeringsplatser i nära anslutning till tullstationerna i både Sverige och Norge. När det inte finns någon parkeringsplats där chaufförer kan stanna och ta ut sin vilotid före eller i anslutning till tullstationerna behöver chaufförer köra in på tullplan för att få sin vila. Brist på parkeringsplatser nära gränsen förorsakar då att chaufförer tar ut sin vilotid på tullplan som beskrivet i 3.1.3.

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



### 3.1.10 Bemanning hos tullmyndigheter och speditörer

Det dagliga trafikflödet till gränsen är ojämnt och till viss del oberäkneligt. Bemanningen hos tullmyndigheterna och speditörerna kan därför ibland inte vara tillräckligt anpassad efter de trafikflöden som ankommer gränsen. Detta gör att antalet chaufförer som kan betjänas samtidigt begränsas och att ärenden inte kan hanteras tillräckligt snabbt för att motverka att köer uppstår.

### 3.1.11 Begränsat utrymme där speditorsverksamhet kan utföras

Utrymmet på gränsen i Svinesund där speditörer kan utföra speditorsverksamhet är begränsat vilket i sin tur begränsar hur stor kapacitet speditörerna har att ta emot chaufförer. Då speditörernas utrymme är begränsat har speditörerna mycket liten möjlighet att utöka sin verksamhet med fler expeditorsluckor.

### 3.1.12 Varsel om «opphør av godsregistrering for ufortolde forsendelser uten forutgående tollprosedyre» (Potentiellt problem)

Norska Tollvesenet planerar att ta bort möjligheten för företag att använda sig av "Direkte godsregistrering på grensen uten forutgående elektronisk tollprosedyre" vid import in till Norge. Denna tillåtelse möjliggör för transporter där inte all information för en komplett tulldeklaration finns på plats att göra ett kortare stopp på gränsen för godsregistrering hos ombudet samt få en "Anmodan om lossetillatelse" stämplad av tullen. Sedan kan företaget inom 10 dagar, lämna in kompletterande uppgifter och få sitt gods klarerat.

Ett borttagande av denna möjlighet kommer troligen att innebära att en stor del av den trafik som idag använder sig av denna möjlighet kommer att tillbringa mer tid på tullstationen för att få sitt gods klarerat eller starta transitering och skulle då kunna påverka köbildningen på gränsen.

Denna möjlighet skulle ha tagits ur bruk i februari 2014 men det centrala toll- och avgiftsdirektoratet (TAD) beslöt att göra en ytterligare konsekvensanalys innan man beslutar hur man ska gå vidare i frågan.

### 3.1.13 Ökade krav vid transitering in till Norge (Potentiellt problem)

Kraven för att göra en transitering in till Norge planerar att skärpas och skulle då innebära att fler uppgifter kring det gods som transiteras måste presenteras för tullen. Idag tillåts gods transiteras utan att detaljerade varukoder presenteras för godset, men med de skärpta kraven kommer en varukod för varje specifik varutyp som finns med på lasten att krävas. För transporter som då kommer oanmälda till gränsen kommer det att ta längre tid att få tulldokumenterna klara då varukoder för samtliga varor i lasten behöver tas fram och anges.

Denna skärpning togs tillfälligt i drift under en kort period i slutet av 2013 utan varsel. Speditörer och tullmyndigheter på gränsen fick då erfara en stor ökning i arbetsmängd och köerna på gränsen blev långa och sträckte sig i Svinesund då långt ut på E6:an. Vid en ny planerad skärpning är det från en kösynpunkt bra om skärpningen föregås av ett tillräckligt långt varsel för att företag ska hinna förbereda sig.

### 3.2 Vem kan lösa problemet?

För att hålla köer nere och effektivisera den tid det tar för chaufförer att klarera sitt gods på gränsen behöver samtliga berörda parter bidra till att skapa de bästa möjliga förutsättningarna. En ensam part kan inte lösa problemet utan det blir endast i samverkan som alla inblandade parter kan komma till en lösning.

Berörda parter är: Tullmyndigheterna Tullverket och Tollvesenet, speditörer på gränsen, importerande och exporterande företag, transportörer och chaufförer, Vegvesenet (NO) samt Vägverket (SE).

Se förslag på lösning, sektion 3.5, för hur de olika parterna kan medverka till en lösning.

### 3.3 Hur stort är problemet?

Långa köer vid tullstationerna blir i huvudsak ett problem vid vissa dagar på året och vissa tidpunkter på dygnet, samt vid speciella företeelser i trafiken. Då kan problemet bli stort och få stora konsekvenser för bl.a. chaufförer, transportörer, transportpriser och trafikflödet på vägarna i närheten av tullstationerna.

Men även om de fysiska köerna i huvudsak blir ett problem endast på vissa dagar och tider på dygnet så kan själva stoppet på gränsen och den tid som klareringen tar få desto större konsekvenser för transportörerna och de enskilda chaufförerna.

Det är främst de nordiska chaufförerna som upplever köerna som ett problem och att det tar tid på gränsen. Chaufförer som ofta passerar andra gränser där tullklarering krävs upplever kötiden på den svensk-norska gränsen som mycket kort och hanteringen mycket smidig i jämförelse med många andra gränspassager där det kan ta flera dagar att få godset klarerat.

I och med att volymen trafik som passerar gränsen stadigt ökat under senare år och prognoser tyder på att lastbilstrafiken kommer att fortsätta att öka även framåt så är det viktigt att de inblandade aktörerna fortsätter att jobba för att motverka köer och att insatser görs som möjliggör denna trafikökning utan att köerna vid gränsen blir större.

Problemet med köer har varit större under tidigare år och åtgärder har satts in från både tullmyndigheter och speditörer för att förhindra fysiska köer och förkorta den tid som det tar för chaufförerna på gränsen. Många åtgärder planeras också för att minska köerna ytterligare och för att gränspassage och klarering ska fungera så smidig som möjligt.

### 3.4 Vilka förbättringar har gjorts över tid för att förhindra att långa köer och väntetider uppstår vid tullstationerna?

Många ändringar har under senare år förbättrat kösituationen på gränsen. Några av de justeringar som ägt rum och är under införande från tullmyndigheternas och näringslivets sida är:

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGG Consulting

Datum: 2014-04-11



### 3.4.1 Förbättringar hos Tollvesenet Norge: (För trafiken från EU in till Norge)

- Byggt om sin expedition och utökat antal kassor/luckor där chaufförer kan expedieras
- Utökad sin bemanning och resursplanerar bättre för att matcha upp mot de stora trafikflödena
- Utökad antalet lastbilspareringar så att parkeringsytan på tullplan för trafiken som ska in till Norge nu rymmer 75 lastbilar. Personbilspareringar har bl.a. tagits bort till förmån för lastbilar.
- Nytt kösystem är på införande under april/maj 2014. Detta nya kösystem innebär att chaufförer, när de kommer in till Tollvesenet, kommer att mötas av en pekskärm där de får välja vilket språk de vill få informationen på och sedan på skärmen kunna ange sitt ärende. Genom detta kösystem kommer ärenden att bättre kunna dirigeras till rätt handläggning och enklare ärenden kunna handläggas snabbare.
- Särskild kassa/kassor för snabba ärenden planeras. I likhet med speditörsverksamheten på gränsen planeras en särskild kassa för hantering av ärenden som tar mycket kort tid att handlägga. Syftet med denna kassa är att kunna hantera enkla och snabba ärenden på kortare tid och utan att chaufförerna ska behöva vänta på att få sina ärenden klarerade. Genom en snabb hantering av enkla ärenden så förkortas den tid som den typen av transporter behöver befinna sig på tullplan. Exempel på ärenden som kan hanteras i en snabbkassa är ärenden där dokument endast behöver scannas in av tullmyndigheten.

### 3.4.2 Förbättringar hos Tullverket Sverige: (För trafiken från Norge in till EU)

- Informationsinsats om vikten av förberedelser: Mycket broschyrer har gått ut till företag för att informera om vikten att komma förberedd till tullstationerna och representanter från myndigheten har deltagit mycket på seminarier där de informerat om hur företagen ska förbereda sig och chaufförerna, samt vilken vikt det har för en smidig gränspassage.
- Anpassat sin bemanning på gränsen och anställt fler personer för att bättre matcha upp mot de stora trafikflödena.
- Tittar på att utöka parkeringsytan på tullplan i Svinesund för trafiken in till EU men är begränsade i geografin till vad som kan göras.
- Utökad antalet parkeringsplatser på flertalet tullstationer längs med gränsen. Exempelvis i Örje och Eda.
- Nya system byggs för smidigare tullhantering och gränspassager samt för att leva upp till den nya tullagstiftningen, Tullkodex för unionen, UCC, som kommer att börja tillämpas 1 maj 2016.
- Elektronisk tull (E-tull): Inom EU pågår ett förändringsarbete som syftar till att all informationsöverföring mellan företagen och tullmyndigheterna ska ske elektronsikt. Grunden till detta förändringsarbete är den nya lagstiftningen, UCC, och satsningen är Tullverkets största i modern tid. Anpassningar kommer att ske under en lång tid och ska i förlängningen ge en enklare, billigare och snabbare tullhantering.

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



### 3.4.3 Förbättringar hos Speditör (KGH)

Speditörer är verksamheter där kundnöjdhet är viktig från ett konkurrensperspektiv. Köer bidrar inte positivt till kundnöjdhet så för speditörer gäller det att ständigt arbeta med förbättringar för att minska sin påverkan till potentiell köbildning.

Förbättringar som gjorts hos speditörer på gräns inkluderar:

- Anställt fler personer som expedierar chaufförer, förbättrat resursplanering och arbetsprocesser.
- KGH har Öppnat ett nytt kontor i Håby för att möjliggöra för chaufförer som ska in till Norge att hämta sina tulldokument innan de kommer till gränsen. Genom att hämta upp sina tullhandlingar i Håby, t.ex. i samband med att de stannat på rastplatsen för vilo- och/eller matpaus, kan chauffören gå direkt in till tullstationen och få sitt gods klarerat då de ankommer till gränsen. På så vis tillbringar de allt kortare tid på tullstationen vilket också bidrar till ett smidigare trafikflöde vid gränsen.

## 3.5 Förslag på lösning

Ansvar för att få gränspassagen att fungera smidigt blir ett delat ansvar där skapande av fysiska förutsättningar och effektivitet kan planeras av tullmyndigheter och speditörer, men där även kundens respektive chaufförens förberedelser och kunskaper spelar en avgörande roll för hur smidigt klareringen kan hanteras, hur lång tid som krävs för att godset ska bli klarerat, samt därmed hur stor belastning som skapas vid tullstationen.

Följande förslag på lösningar har presenterats av de olika aktörerna i förstudiens referensgrupp:

### 3.5.1 Förenklad tullprocess för auktoriserade aktörer

Med fler förenklingar för auktoriserade aktörer skulle det legala flödet av gods underlättas och inte behöva belasta köer och väntetider på tullstationerna. Möjligheten till förenklingar skulle motivera fler aktörer att bli exempelvis AEO-certifierade och på så vis skulle hela varuflödet bli både säkrare och effektivare.

### 3.5.2 Bättre förberedelser

Förberedelser från företagens och chaufförernas sida är A och O för hur smidigt gränspassering och tullklarering fungerar. Om alla handlingar som chaufförer har med sig in till tullmyndigheten för klarering är korrekta så blir den tid som tillbringas inne hos tullmyndigheten minimal.

För de företag som använder sig av ombud blir likaså tiden som tillbringas hos speditör på gränsen minimal om samtliga handlingar och all information som rör en specifik transport skickats till speditören i god tid innan transporten ankommer till gränsen.

Om all dokumentation som krävs för tullklareringen aviseras till speditören i god tid innan transporten ska ankomma gränsen så ser speditören till att samtliga tulldokument finns klara när transporten anländer. Genom föravisering får speditören också möjlighet att hämta in eventuell saknad information innan transporten anländer vilket har en stor påverkan på den tid som

chauffören annars hade behövt tillbringa på tullstationen i väntan på att tulldokumentet färdigställts.

När ärenden föraviseras till speditören på gräns behöver chauffören bara hämta upp sina färdigställda tullhandlingar hos speditören när de ankommer tullstationen och ta dessa in till tullmyndigheten för klarering. Fler och fler ärenden föraviseras idag men det är fortfarande en mycket stor andel av speditorsärenden som kommer in oaviserade. Framst gäller detta flödet som kommer från EU och ska in till Norge.

Det är även viktigt att företag med tullkreditstånd på förhand säkrar upp så att inte kreditbeloppet överstigs.

Förberedelser av rätt dokument och information till speditör samt korrekta handlingar till tullmyndighet leder till kortare väntetid på gränsen och ett smidigare trafikflöde.

### **3.5.3 Mer elektronisk och effektiviserad tullprocess**

Med en större andel information som skickas elektroniskt blir hantering på gräns mer effektiv. Med minskat pappersarbete skulle inhämtning av information samt skapande av tulldokument på gräns gå betydligt snabbare och därmed förkorta tiden som chaufförer behöver tillbringa på gräns.

Exempelvis skulle Tollvesenet kunna använda sig av samma princip som Tullverket när det gäller fordonsanmälan och att använda ett gemensamt elektroniskt ID istället för ett ID och dokument per ärende som idag.

### **3.5.4 Ökad kapacitet hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen**

För att på ett effektivare sätt kunna hantera de ökade volymerna och de stora flöden av trafik som passerar tullstationerna behöver både tullmyndigheter och speditörer på gräns öka sin kapacitet och kunna ta emot fler chaufförer för ett snabbare genomflöde.

Utökningar i kapacitet har gjorts nyligen både hos tullmyndigheter och speditörer men för att matcha de stora trafikflödena och den ökande trafiken behövs ytterligare kapacitet under vissa tider på året och dygnet för att undvika långa väntetider och köbildning.

### **3.5.5 Införande av snabbkassa hos tullmyndigheterna**

Genom införande av en "snabbkassa" hos tullmyndigheterna kan ärenden som tar mycket kort tid att handlägga avklaras utan att de behöver belasta köerna nämnvärt. Denna typ av snabbkassa planeras hos tullmyndigheterna och en implementering skulle få stor påverkan på hur gränspassage kommer att fungera och hur lång tid en transport behöver befinna sig på tullplan.

### **3.5.6 Utökat utrymme för speditörer på gränsen**

Speditörer på gränsen i Svinesund skulle behöva större utrymme för att möjliggöra fler expeditorsluckor och en större bemanning. Med större utrymme skulle fler expeditorsluckor kunna finnas för att hjälpa chaufförer och fler ärenden skulle kunna hanteras samtidigt.

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



### 3.5.7 Parkeringsmöjligheter i nära anslutning till tullstationerna

Större parkeringsytor i närheten av tullstationerna skulle göra det enklare för chaufförerna att följa sina strikt reglerade kör- och vilotider och undvika att äventyra både sin ekonomi, sitt jobb och sitt körkort.

Då en chaufför bedömer att det finns en risk att körtiden kommer att överstigas på tullstationer, till exempel p.g.a. långa köer, eller att transporten inte föraviserats utan därför kommer att ta längre tid att få klarerad, skulle möjlighet finnas att köra in till en parkeringsplats i nära anslutning till tullstationen för att där ta ut sin vila och kanske även få sin transport aviserad till gränsen under tiden.

En parkeringsmöjlighet i nära anslutning till tullstationerna skulle finansieras av Vägverket i Sverige samt Vegvesenet i Norge och skulle bidra både till en bättre arbetsmiljö för chaufförerna samt minskade köer på tullstationerna.

Chaufförer har i den enkät som delats ut av KGH angett en önskan om bättre toalettfaciliteter som även inkluderar tillgång till dusch. En sådan facilitet på en parkeringsplats i närheten av tullstationerna skulle i ännu större utsträckning locka chaufförerna till att ta ut sin vilotid där istället för på tullplan.

Genom att tillgängliggöra mat och andra bekvämligheter för chaufförerna skulle även möjlighet att bedriva en kommersiell verksamhet finnas på en sådan parkeringsplats.

### 3.5.8 Utökad parkeringsyta på tullplan

Med utökad parkeringsyta och fler parkeringsplatser på tullplan skulle det bli lättare för transportererna att komma in på tullplan vid stora trafikslöden och det skulle inte behöva bildas långa köer ut på vägen. Med fler parkeringsplatser skulle det finnas mer marginal om tullklareringen tar längre tid men även om chaufförer behöver stanna längre på tullplan för att ta ut sina vilotider.

### 3.5.9 Utökad språkkompetens hos personal som jobbar på gränsen

Då en stor del av chaufförer som expedieras på tullstationerna är öst-europeiska och inte pratar varken svenska, norska eller engelska skulle en större språkkompetens hos tullmyndigheterna och speditörerna på gränsen underlätta kommunikation och förhindra fördröjningar p.g.a. att kommunikationen inte fungerar.

Med fler personer som kan prata de öst-europeiska språken i expeditionsluckorna skulle tullklarering och förberedelse av tulldokument fungera smidigare och mindre tid skulle behöva läggas på att behöva göra sig förstådd.

### 3.5.10 Bättre information om tullprocessen mellan EU och Norge

Det är två olika regelverk som behöver följas vid handel mellan EU och Norge och kunskapen om detta är ofta låg. Ökad förståelse för att det är två olika regelverk som gäller krävs för att rätt förberedelser ska kunna äga rum och aktörerna behöver en bättre helhetsbild över tullprocessen.

Bättre och information om de olika regelverken och hur handel mellan EU och Norge ska hanteras behöver kommuniceras från tullmyndigheternas sida och man behöver se till hela flödesbilden och

## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



inte enbart det som gäller för den egna sidan av gränsen. Information kring hur hela varuflödet ska hanteras behöver göras mer lättillgänglig.

### 3.5.11 Användande av QR-koder eller liknande streckkoder

QR-koder (Quick Response), eller annan streckkod, skulle kunna användas för att förenkla tullproceduren på gräns. En QR-kod skulle exempelvis kunna användas på fordonsanmälan eller översikt av tull-id som lämnas in till tullen, samt till chauffören som genom koden skulle kunna scanna sitt gods hos tullmyndigheten. QR-koden innehåller då all relevant information kring ett specifikt tull-id och genom att scanna koden kan man snabbt läsa in informationen som är kopplad till tull-id.

### 3.5.12 Användande av GPS-koordinator

Användande av GPS-koordinator där ett GPS-system automatiskt skickar in tull-id till tullmyndigheten skulle kunna göra gränspassage smidigare och är något som utvärderas av tullmyndigheten i Sverige. Genom ett GPS-system skulle chauffören inte behöva stanna alls på gränsen utan godset skulle automatiskt bli klarerat genom kommunikation från GPS-systemet.

### 3.5.13 Införande av bomsystem

För att begränsa den tid som chaufförer kan tillbringa på tullstationen har olika typer av bomsystem diskuterats. Exempel på bomsystem som diskuterats är att chauffören vid ankomst till tullstationen får ett kort eller en biljett som ska användas vid utfart från tullplan. Om tiden som chauffören vistats på tullplan kraftigt överstiger 2 timmar eller den tid som ärendet tagit att få tullklarerat skulle bötersbelopp kunna utställas för att chauffören ska få lämna tullplan.

Andra exempel på bomsystem som skulle kunna tillämpas är exempelvis avläsning av registreringsskyltar eller avläsning av chip/kort på vindrutan.

Denna typ av lösning är känslig och en tillämpning skulle behöva göras på ett välavvägt sätt i kombination med andra lösningar.

### 3.5.14 Ökade kontroller av tid på tullplan samt påföljder vid överträdelser

Idag sker mycket få kontroller av hur lång tid chaufförer tillbringar på tullstationen. Även om det är satt en begränsning till 2 timmar är det många som stannar betydligt längre. Genom att införa mer frekventa kontroller av den tid som tillbringas på tullplan samt genom att bötfälla eller ge andra påföljder vid överträdelser skulle den stora trafikströmmen passera gränsen betydligt smidigare.

I likhet med förslaget i punkt 3.5.13 är denna typ av lösning känslig och en tillämpning behöver göras på ett välavvägt sätt i kombination med andra lösningar.

## 3.6 Vem vinner på en lösning?

Minskade köer på gränsen och en effektivare tullhantering gynnar både importerande- och exporterande företag, transportörer, chaufförer, personal hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen samt privatpersoner.



## Rapport – Förstudie 5: Grändshinder 108. Kö vid tullstationer

KGH Consulting

Datum: 2014-04-11



I och med minskade köer och väntetider på gränsen får transportörerna lägre kostnader vilket i sin tur leder till lägre transportkostnader för importerande och exporterande företag och lägre priser för slutanvändaren.

Chaufförerna får en drägligare arbetsmiljö då de slipper tillbringa långa väntetider på tullstationerna och slipper riskera att få betala böter eller bli av med sitt körkort p.g.a. att körtider överstigs.

Personal hos tullmyndigheterna och speditörer på gränsen får en bättre arbetsmiljö och en jämnare arbetsfördelning.

Genom samverkan mellan samtliga berörda aktörer så vinner alla på att gränspassage och tullklarering fungerar smidigt. Information och förberedelser är A och O i gränsproblematiken och likaså möjliggörande av en effektiv hantering genom väldimensionerad bemanning hos tullmyndigheter och speditörer samt adekvata viloplatser för chaufförerna.

### 4. APPENDIX

Bilaga 1. Exempel på enkät till chaufförer (SWE)