

Förutsättningar för tullbefrielse vid tillfällig införsel av transportmedel

-med fokus på fritidsbåtar

Emil Storm

Examensarbete för tradenom (YH)-examen

Utbildningen för företagsekonomi

Vasa 2020



EXAMENSARBETE

Författare: Emil Storm

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Vasa

Inriktningsalternativ: Internationell handel

Handledare: Mayvor Höglund

Titel: Förutsättningar för tullbefrielse vid tillfällig införsel av transportmedel – med fokus på fritidsbåtar

Datum 16.11.2020

Sidantal 29

Abstrakt

Företag inom båtbranschen är inte sällsynta i Finland. Dessa företag styrs, likt andra företag, till stor del av Finlands och EU:s lagstiftning. Att företagen styrs av lagstiftning är utan tvekan nödvändigt, men det medför också problem för många företag. Båtbranschen i Finland har ständiga problem gällande regleringen av icke-EU-registrerade båtar. Dessa problem leder till konsekvenser och företagen förlorar kunder.

Ett av de större problemen uppstår då icke-EU-medborgare förvarar och underhåller större båtar i Finland, eftersom båtarna då inte får köras av någon annan än den som är ansvarig för båten. Med andra ord får inte företagets anställda hantera båtarna utan att den ansvariga personen är närvarande. Ifall de gör det ändå kan de bli skyldiga att betala mervärdesskatt för båten i Finland.

Arbetet innehåller en undersökning och avsikten är att ta reda på vad som avses med olika tullförfaranden. I situationer då båtar som inte är registrerade i EU anländer till Finland hänförs de till förfarandet för tillfällig införsel. Undersökningen baseras med andra ord på tullens hemsidor, och resultatet blir en sammanfattning och en slutsats som baseras på den informationen som har presenterats. Syftet med arbetet är att ta reda på vad som avses med förfarandet för tillfällig införsel, och närmare bestämt tillfällig införsel av transportmedel med befrielse från importtullar.

Språk: svenska

Nyckelord: tullen, fritidsbåtar, tullförfaranden, mervärdesskatt

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Emil Storm

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous, Vaasa

Suuntautumisvaihtoehto: Kansainvälinen kauppa

Ohjaaja: Mayvor Höglund

Nimike: Edellytykset tullivapaudelle kuljetusvälineiden väliaikaisen maahantuonnin yhteydessä - keskittyen vapaa-ajan veneisiin

Päivämäärä 16.11.2020

Sivumäärä 29

Tiivistelmä

Veneilyalan yritykset eivät ole Suomessa harvinaisia. Nämä yritykset, kuten muutkin yritykset, ovat pitkälti Suomen ja EU:n lainsäädännön alaisia. Se, että yrityksiä säätelee lainsäädäntö, on epäilemättä hyvä asia, mutta se aiheuttaa myös ongelmia monille yrityksille. Suomen veneilyalalla on jatkuvasti ongelmia EU:n ulkopuolella rekisteröityjen veneiden sääntelyssä. Nämä ongelmat johtavat seurauksiin ja yritykset menettävät asiakkaita.

Yksi suurimmista ongelmista syntyy, kun EU:n ulkopuoliset kansalaiset varastoivat ja huoltavat suurempia veneitä Suomessa, koska veneitä ei saa ajaa kukaan muu kuin veneestä vastaava henkilö. Toisin sanoen yritysten työntekijät eivät saa käsitellä veneitä ilman vastuuhenkilön läsnäoloa. Jos he tekevät niin, he voivat joutua maksamaan arvonlisäveron veneestä Suomessa.

Työ sisältää tutkimuksen ja tarkoituksena oli selvittää, mitä erilaisilla tullimenettelyillä tarkoitetaan. Kun veneitä, joita ei ole rekisteröity EU:hun, saapuu Suomeen, ne asetetaan väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn. Toisin sanoen tutkimus perustuu tullin sivustoihin, ja tulos on yhteenveto sekä johtopäätös, joka perustuu esitettyyn tietoon. Työn tarkoituksena oli selvittää, mitä tarkoitetaan väliaikaisen maahantuonnin menettelyllä ja tarkemmin sanottuna kuljetusvälineiden väliaikaisella maahantuonnilla täydellä vapautuksella tuontitulleista.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: tulli, huviveneet, tullimenettelyt, arvonlisävero

BACHELOR'S THESIS

Author: Emil Storm

Degree Programme: Business Administration

Specialization: International business

Supervisor: Mayvor Höglund

Title: Conditions Linked to Custom Exemption when Temporary Importing a Mean of Transport - with Focus on Pleasure Boats

Date November 16, 2020

Number of pages 29

Abstract

Companies in the boating industry are not uncommon in Finland. These companies, like other companies, are largely controlled by Finnish and EU legislation. The fact that companies are controlled by legislation is undoubtedly a good thing, but it also causes problems for many companies. The boating industry in Finland has constant problems with the regulation of non-EU registered boats. These problems lead to consequences and companies lose customers.

One of the major problems arises when non-EU citizens store larger boats in Finland, as the boats may not be used by anyone other than the person responsible for the boat. In other words, the employees of the companies are not allowed to handle the boats without the person who is responsible being present. If they do so anyway, they may be liable to pay VAT for the boat in Finland.

This paper will include a study with the intention to find out the difference between different customs procedures. In situations where boats not registered in the EU arrive to Finland, they are placed under the temporary admission procedure. In other words, the study is based on the customs' website, and the result is a summary and a conclusion based on the information that has been presented. The purpose of the work is to describe the meaning of the temporary admission procedure, and in particular temporary admission of means of transport with total relief from import duties.

Language: Swedish

Key words: customs, pleasure boats, customs procedure, VAT

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Problemområde	2
1.2	Syfte och problemformulering.....	3
1.3	Målsättning	4
1.4	Avgränsningar	4
1.5	Metod	5
1.6	Disposition.....	5
2	Hydrolink Oy Ab	7
2.1	Historia.....	7
2.2	Ekonomi.....	8
2.3	Intervju med Mats Carlson	8
3	Allmänt om båtbranschen.....	12
4	Regleringen av fritidsbåtar.....	14
4.1	Gränsbevakningen	14
4.2	Tullen	14
5	Definition av olika förfaranden.....	17
5.1.1	Förfarandet för tillfällig införsel	17
5.1.2	Förfarandet för aktiv förädling	17
5.1.3	Tullagerförfarandet	18
6	Förutsättningarna för tullbefrielse vid tillfällig införsel av transportmedel	19
6.1	Hänförande till förfarandet	19
6.2	Tillåten service av transportmedel vid tillfällig införsel.....	20
6.3	Ansvarsområde	20
6.4	Vinterförvaring.....	21
6.5	Förfarandets avslutande.....	22
7	Sammanfattning.....	23
8	Diskussion och slutsats	25
8.1	Fördelar.....	25
8.2	Konsekvenser.....	25
8.2.1	Allmänna konsekvenser	25
8.2.2	Ekonomiska konsekvenser	26
8.2.3	Konsekvenser för Hydrolink	27
8.3	Slutsats	27
9	Källförteckning.....	28

1 Inledning

Ett företag inom båtbranschen kan ha ett väldigt brett verksamhetsområde. Deras verksamhet kan bestå av allt från försäljning av reservdelar för småbåtsmotorer till försäljning och förvaring av stora lyxbåtar. Sådana företag är inte sällsynta i Finland och de styrs, liksom andra företag, till stor del av Finlands och EU:s lagstiftning. Att företagen styrs av lagstiftning är utan tvekan något som är nödvändigt, men det medför också problem för många företag. Speciellt för sådana företag som gör affärer med kunder som bor utanför gemenskapen. Det vill säga någon som är etablerad eller bor utanför EU, även kallat ett tredje land.

De företag som har sådan verksamhet styrs till stor del av EU:s lagar och tullens bestämmelser. Tullens bestämmelser baseras mestadels på EU:s lagar, eftersom EU har exklusiv befogenhet över tullunionen. Tullunion är ett begrepp för alla EU:s medlemsländer och dess tullar, och det innebär att alla tullmyndigheter i dessa länder går enligt samma principer och fungerar som en enda myndighet. Detta innebär i sin tur att endast EU får stifta lagar för tullunionen. Medlemsländer i EU behandlas med andra ord lika, vilket kan leda till att vissa påverkas mer negativt än andra eftersom turismen och kulturen skiljer sig åt på många sätt. (Europainformationen, 2019; Europeiska unionen, 2020)

Hydrolink har gett i uppdrag att undersöka och redogöra för vilka bestämmelser som gäller. Ett problemområde har presenterats från deras sida, och uppgiften är att undersöka problemen som har lagts fram. Hydrolink vill få till stånd en ändring för att förbättra egna och andra företags möjligheter till handel med andra länder.

Det finns flera scenarion som Hydrolink har delat med sig av. Ett scenario är att kunder utanför gemenskapen förvarar och underhåller större båtar i Finland, dock får båtarna inte köras av någon annan än ägaren, dennas familj eller dennas anställda. I detta fall får Hydrolinks personal inte förflytta båtarna. Ifall de gör det ändå kan de bli skyldiga att betala mervärdesskatt för båten i Finland. Ett annat scenario är att fritidsbåtar som är registrerade utanför gemenskapen ej får befinna sig längre än 18 månader i Finland, vilket är problematiskt för dem som vill förvara sin båt i Finland under vintern eller en längre tid.

Det finns även många andra frågetecken gällande vad man får och inte får göra, och när man blir mervärdesskatteskyldig och när man inte blir det. Ett exempel är nu vid Covid-19,

då en person kommer till Finland för att semestra med sin båt och sen lämnar den för vinterförvaring. Frågan är hur man ska gå till väga om personen inte kan hämta båten på grund av inreseförbud. Eller då det gäller förflyttning av båten, till exempel ifall en person har lämnat sin båt i Hydrolinks hamn och personalen behöver flytta båten på grund av hård vind. Får de eller får de inte använda båten.

Arbetet ska med andra ord ge en tydlig bild av vilka problem båtbranschen tampas med och hurdana problem de möter på i den vardagliga verksamheten. Förutom detta ska arbetet även lyfta fram de allmänna och de ekonomiska konsekvenserna som bestämmelserna medför.

1.1 Problemområde

Båtbranschen i Finland har ständiga problem gällande regleringen av icke-EU-registrerade båtar. Dessa problem leder till konsekvenser och företagen förlorar kunder.

Ett av de större problemen uppstår då kunder utanför gemenskapen förvarar och underhåller större båtar i Finland, eftersom båtarna då inte får framföras av någon annan än ägaren, dennas familj eller dennas anställda. I sådana fall får inte heller Hydrolinks personal förflytta båtarna. Ifall de gör det ändå kan de bli skyldiga att betala mervärdesskatt för båten i Finland.

Ett exempel på ovanstående problem är då en rysk turist semestrar med sin båt i Finland får denna inte lämna båten i landet (bortsett från vinterförvaring) och själv åka iväg för att senare komma tillbaka och fortsätta sin semester. Detta gör att turismen lider eftersom det finns många som gärna vill lämna sin båt i en hamn för att åka hem ett par veckor, till exempel i jobbarenden eller familjeangelägenheter. De blir tvungna att ta med båten till Ryssland för att undvika beslagtagning av eller skattskyldighet på båten, eftersom den inte får lämnas på finsk mark eller i finskt farvatten utan måste föras ut ur EU. Detta kan leda till att turister inte kommer tillbaka till Finland för att fortsätta sin semester. Det måste med andra ord finnas en skeppare på båten hela tiden. Problemet är således följande; hur länge får skepparen vara borta från båten och får Hydrolinks personal överhuvudtaget hantera eller vistas på båten utan att det finns en skeppare med?

Ett annat problem är att fritidsbåtar som är registrerade utanför gemenskapen ej får befinna sig längre än 18 månader i Finland. Vilket i sig självt inte är problematiskt, men detta leder till många frågor om vad som händer då 18 månader har gått.

I många fall då kunden vill förvara båten hos Hydrolink, vill denna att Hydrolink tar hand om båten från början till slut. De vill att allt från förflyttning till service till förvaring sköts av Hydrolink utan kundens närvaro. De vill med andra ord köpa hela tjänsten.

Förflyttning mellan hamnar kan vara aktuell om en kund har båten i förvaring i Ekenäs, men vill ta flyget från hemlandet till Helsingfors och vill att båten ska finnas tillgänglig direkt i Helsingfors. Det kan också bli aktuellt ifall det blir dåligt väder och båten måste flyttas inom hamnen till en skyddad plats.

Som tidigare nämnt handlar det om större båtar, det vill säga stora och lyxiga fritidsbåtar som kan vara tiotals meter långa. Ägarna till dessa är oftast förmögna turister från till exempel Ryssland och på båten finns ofta en större besättning bestående av kapten, kockar, assistenter och så vidare. Med dylika förmögna turister kan man gå miste om en hel del inkomster eftersom dessa personer ofta är sådana som spenderar pengar.

Slutligen, vad händer ifall tidsfristen på 18 månader går ut och kunden inte har haft möjlighet att hämta båten på grund av diverse orsaker. Ett exempel på detta kan vara att en kund har vistats med sin båt hela sommaren i Finland med start från juni 2019, och lämnat båten för vinterförvaring i Finland. Covid-19 bryter ut och kunden har ingen möjlighet att komma till landet och hämta båten på grund av inreseförbud.

1.2 Syfte och problemformulering

Syftet med arbetet är att ta reda på vad som avses med förfarandet för tillfällig införsel, och närmare bestämt tillfällig införsel av transportmedel med befrielse från importtullar. Förfarandet baseras på europeiska kommissionens delegerade förordning, artiklarna 212 – 218. Arbetet innehåller således en undersökning av olika förfaranden med fokus på tillfällig införsel, samt redogörelse för konsekvenserna av dessa regleringar.

Bestämmelser som finns på tullens hemsidor är ofta otydliga och kan misstolkas, vilket i sin tur kan leda till straff. På grund av detta är företag inom båtbranschen rädda att göra snedsteg och bli skyldiga att betala onödiga kostnader, vilket i sin tur leder till ekonomiska

förluster. Det finns uppgifter på tullens hemsida som säger att en ägare till en icke-EU-registrerad båt får lämna landet tillfälligt, medan det på ett annat ställe står att man inte får göra det. Det blir otydligt vad som egentligen gäller.

I detta arbete ligger fokus på hela problemområdet eftersom allt som nämnts primärt går under förfarandet för tillfällig införsel. Undersökningen ska presentera tullens bestämmelser och vad som egentligen gäller, eftersom det finns ytterst lite info om detta och företagen vet inte vad som gäller även om de har försökt undersöka saken själva. Syftet är slutligen att besvara följande frågor:

- Får personen som äger båten lämna den obemannad i EU medan personen själv lämnar EU och får i sådana fall Hydrolinks personal använda båten?
 - o Hur länge får ägaren vara utanför EU-området?
- Vad händer efter att tidsfristen på 18 månader löpt ut?
 - o Vad ska man göra vid till exempel Covid-19 ifall tidsfristen överskrids?

1.3 Målsättning

Målet med detta arbete är att, genom att besvara frågorna som ställs i problemformulering, ge en tydlig bild av de problem som båtbranschen möter, vilka konsekvenser som uppstår och vad dessa kan leda till. Bilden av detta ska underlätta för båtbranschens affärsverksamhet och hjälpa dem att hitta lösningar på problemen. Företagen anser att det behövs ändring, och arbetet ska framhäva detta.

1.4 Avgränsningar

Arbetet avgränsas specifikt till tillfällig införsel av båtar, och närmare bestämt fritidsbåtar. Till fritidsbåtar räknas sådana båtar som har en längd på mellan 2,5 meter och 24 meter (29.12.2009/1687 kap 1, 2§). Det vill säga att båtar som definieras som fartyg (båtar över 24 meter) eller andra vattenfarkoster inte behandlas. Gällande de ekonomiska konsekvenserna av bestämmelser och regleringar begränsas arbetet till Hydrolink och deras syn på nuläget och hur de har påverkats av bestämmelserna.

1.5 Metod

Undersökningsmetoden som kommer att användas är fallstudie. Detta innebär att undersökningen består av endast ett fall, eller i det här arbetet, ett område. (Hjertstedt, 2019) Undersökningen baseras således på Finlands tullverk.

Datainsamlingen sker med hjälp av diverse webbplatser, men främst från tullens hemsidor där tullen behandlar olika förfaranden. Andra källor som används är Finlands lagstiftning, Europeiska kommissionens delegerade förordning, gränsbevakningsväsendet, skatteverket, artiklar samt Hydrolinks webbsidor och sidor kopplade till dem. Utöver det som har blivit nämnt kommer även en intervju med Hydrolinks VD Mats Carlson att användas som underlag. Intervjun ska redogöra för hur bestämmelserna påverkar Hydrolink som företag, både i allmänhet och ekonomiskt.

Eftersom mest fokus läggs på finska tullen och deras bestämmelser bör man förstå hur systemet fungerar. Som nämnts i inledningen är tullverksamheten i EU:s medlemsländer till stor del styrd av EU, och alla tullverk i medlemsländer följer EU:s bestämmelser. Det betyder att EU har förordningar som tillämpas i tullunionen. En förordning är en bindande rättsakt och bör följas. En förordning är även direkt tillämplig i EU:s medlemsländer, vilket innebär att den ska tillämpas i alla länder utan att man behöver införa den i landets lagstiftning. Med andra ord innebär detta att Finland inte kan ändra denna lagstiftning, eftersom den inte finns inskriven i Finlands lag. För att få en ändring på tullens bestämmelser krävs det att EU ändrar sin lagstiftning. (EUR-Lex, 2015b)

Undersökningen baseras med andra ord på regelverk, vilket gör detta till en rättsdogmatisk undersökning. (Hjertstedt, 2019) Arbetet kommer att redogöra för vad som gäller för personer som är bosatta utanför EU och som har en fritidsbåt registrerad utanför EU.

1.6 Disposition

Arbetet består följaktligen av redogörelse för problem, allmän information om båtbranschen, information om Hydrolink, undersökning av olika tullförfaranden med en djupare genomgång av förfarandet för tillfällig införsel, samt en intervju med Mats Carlson om Hydrolink, nuläget inom båtbranschen och vilka konsekvenser den nuvarande lagstiftningen medför.

I första kapitlet presenteras ett problemområde, syfte med arbetet och vilka problem som kommer att ligga i fokus genom arbetets gång. Även målsättning, avgränsning av arbetet och metodiken presenteras. I andra kapitlet berättas om Hydrolink. Till detta kapitel hör företagets historia, en del allmän information samt redogörelse över deras ekonomiska situation, det vill säga omsättningen och vinsten för företaget de senaste åren. Här bifogas även en intervju med Mats Carlson.

I tredje kapitlet redogörs för båtbranschen i allmänhet och de allmänna anvisningar som finns för fritidsbåtar i Finland, samt vad begreppet fritidsbåt innebär. Utöver detta presenteras även statistik över företag i båtbranschen.

I fjärde kapitlet redogörs för gränsbevakningsväsendets och tullens anvisningar för fritidsbåtar som är registrerade utanför EU och vad som gäller för dem då de kommer till Finland. Via information från tullens hemsidor behandlas olika förfaranden som fritidsbåtar kan hänföras till vid olika situationer. Som fortsättning på kapitel fyra fokuseras det i kapitel fem på tre olika förfaranden och dessa förklaras grundligt. I sjätte kapitlet fokuseras arbetet på ett av dessa förfaranden och redogörs för förutsättningarna för att man ska få hänföra en båt till detsamma, vilka skyldigheter man har som ansvarsperson och vilken sorts service och förvaring som är tillåten.

Arbetet avslutas med en sammanfattning av problemen som båtbranschen i Finland möts av och var dessa problem uppstår, samt en slutsats av vilka förutsättningarna är för fullständig tullbefrielse vid tillfällig import av transportmedel. I slutsatsen presenteras även fördelar med de bestämmelser som finns samt vilka konsekvenser som uppstår till följd av bestämmelserna. Konsekvenserna presenteras ur såväl allmän som ekonomisk synvinkel, där den sistnämnda presenteras ur allmän respektive Hydrolinks synvinkel. Till sist listas källorna som har använts under arbetets gång.

2 Hydrolink Oy Ab

2.1 Historia

Hydrolink Oy Ab grundades 1992 av bröderna Mats och Tore Carlson. Företagandet har funnits i familjen sedan 1950-talet då Mats och Tores farfar Erik Carlson konstruerade bogserbåtar. Eriks son, Kaj Carlson, fortsatte med företagandet med fokus på skogs- och minkutfordringsmaskiner. Kaj Carlson sålde sin verksamhet 1984. (Hydrolink Oy Ab, 2020)

Hydrolink började med utveckling och tillverkning av pistmaskiner och spårmaskiner, och fortsatte med det till år 2008 då de sålde pistmaskinsverksamheten till ett tyskt företag. Samtidigt slog de sig in i båtbranschen igen och började sin verksamhet inom båtförvaring, service samt försäljning av båtar och reservdelar. (Hydrolink Oy Ab, 2020)

Hydrolink har kontor i Vasa, Korsholm, Ekenäs och Helsingfors, samt båtförvaring i Vasa, Korsholm, Ekenäs och Nyslott. (Hydrolink Oy Ab, 2020)

Hydrolink har också många samarbeten och Mats Carlson är delaktig i många andra olika projekt. Bland annat är Carlson VD för Princess Finland (officiell distributör av Princess-båtar i Finland) och han är även delaktig i Greenbay Marine Ltd. (Princess Finland, 2020) (Greenbay Marine, 2020)



Figur 1 Hydrolinks kontor och båtförvaring i Korsholm (Hydrolink Oy Ab, 2020)

2.2 Ekonomi

Hydrolinks omsättning har senaste fyra åren legat mellan 5,9 och 7,5 miljoner euro, och 2019 var omsättningen som högst. Vinsten har legat mellan 23 000 euro och 56 000 euro under samma tidsperiod. Företagets vinst var samma år 2017 som 2019 (56 000 euro), men omsättningen var 1,4 miljoner euro högre 2019. Detta kan delvis bero på att företaget har investerat och byggt nya lokaler, samt har fyra fler anställda 2019 jämfört med 2017. (Finder, 2019)

2.3 Intervju med Mats Carlson

Hur stora problem medför tullens bestämmelser för Hydrolink?

Dels är det osäkerheten och det som vi har varit med om, till exempel då en anställd blev dömd att betala mervärdesskatt på en båt. Detta har gjort att vi är väldigt försiktiga och vi förlorar en del kunder på grund av att vi inte vågar ta emot dem.

Varför blev denna person dömd att betala mervärdesskatt?

Personen hade ett anställningskontrakt med kunden som gjorde att denne fick tillgång till båten och fick använda den. Båtens tidsfrist på 18 månader höll på att gå ut och skulle förnyas eftersom den skulle tillbaka till Hydrolink för vinterförvaring, vilket ledde till att den anställde åkte till S:t Petersburg för ett par dagar och stämplade ut båten ur EU innan hen kom tillbaka till Finland med båten. Personen fick ett par år senare ett beslut på att hen måste betala ungefär 220 000 euro i mervärdesskatt på båten. Tre jurister var inblandade i det hela i över ett halvt år utan att vinna fallet. Man kom istället fram till att både ägaren av båten och personen som var anställd var båda lika ansvariga för mervärdesskatten till Finland. Eftersom ägaren inte bor i Finland ansåg tullverket att det var enklare att få pengarna av en person som är bosatt i Finland, vilket gjorde att de skickade räkningen på mervärdesskatten till den anställde. Ett år senare hittades ett konto som var kopplat till ägaren och då drog man av mervärdesskatten från ägarens konto. Sist och slutligen vann ägaren fallet och fick tillbaka sina pengar, men osäkerheten för att något liknande ska hända igen eller om pengarna inte skulle ha funnits på ägarens konto, skulle pengarna ha drivits in av den anställde istället. Tullen hotade med utsökning av dennes lägenhet och föreslog ett betalningsprogram där månadsamorteringen på totala summan var högre än

vad den anställde hade i bruttolön. Och det är totalt omöjligt att godkänna en sådan betalningsplan. Det här har gjort att vi är väldigt försiktiga att ta icke-EU kunder till våra hamnar eftersom vi är rädda att vi kan bli ålagda att betala mervärdesskatt på kundens båt. Det är förstås ett stort problem, inte bara för oss utan även för andra som förvarar båtar och har dem i sina hamnar i Finland. Vi förlorar helt enkelt utländska turister, båtturism, inkomster och arbetsplatser på grund av osäkerheten och att vi inte får handskas med båtarna.

Vilka bestämmelser medför de största problemen för er, är det 18 månaders regeln eller det att ni inte får handskas med båtarna?

18 månaders regeln är inte ett problem, det är helt okej som det är. Största problemet är att båten måste vara bemannad hela tiden. Det vill säga att ägaren eller dennes anställda inte får lämna båten obemannad i en hamn i Finland och flyga hem och senare komma tillbaka och fortsätta sin semester. Då är frågan vad som händer om skepparen på båten åker iväg för att handla och är borta ett par timmar och tullmännen kommer? Då är båten obemannad och hur ser man då på detta? Ska det finnas en person ombord dygnet runt?

Det här betyder att om kunden inte kan göra på det här viset, det vill säga komma till Finland med sin yacht och spendera pengar i landet, och tillfälligt lämna båten i landet obemannad medan de själva åker hem kommer de överhuvudtaget inte till Finland. Detta gör att vi förlorar dem som kunder, både allmänt men även till vinterförvaring eftersom de måste vara ombord hela tiden. Kunderna är inte beredda att ta den risken. Det här kommer troligen att medföra stora problem framöver för branschen och för turismen.

Hur stora uppskattar du att de ekonomiska konsekvenserna är eller kan vara?

Arbete och inkomster kan man kanske uppskatta till ett par hundratusen samt en till två anställda som i princip blir utan jobb eftersom vi inte vågar ta hand om dessa kunder och är rädda för att bli tvungna att betala mervärdesskatten. Då är det säkrare att inte ta emot kunderna, eftersom vi inte kan ta risken. Dessutom är det enskilda personer som blir ansvariga och inte företaget eller dess VD, det vill säga den personen som hanterar båten eller är ansvarig. Sedan är det också ett bortfall med hamnavgifter eftersom det ofta brukar finnas många icke-EU-registrerade båtar i hamnarna. Främst ryska kunder eftersom S:t

Petersburg är så pass nära och de får bra service i Finland, både i hamnar, vinterförvaring och underhåll som de litar på. Därför har vi haft många sådana kunder i Finland.

Vilka andra konsekvenser finns det?

De flesta konsekvenser hänför sig naturligtvis till ekonomi inom ett företag, men förstås minskar arbetsplatserna i landet. Inte bara i vårt företag utan i allmänhet också. Kundkontakten är också något som faller bort, till exempel i vårt fall har vi sålt båtar till ryska kunder som har båtarna i Finland. Kommer vi inte i kontakt med kunderna genom att de turistar i Finland kommer vi aldrig i kontakt med dem och kan inte sälja båtar till dem heller. Det är som en kedja, allt hänger ihop. Det knyter alltså kontakter då de är i Finland och turistar.

Ifall man måste betala importskatt för en båt, hur stora summor kan det handla om?

Det är 24 procent av båtens värde. I dessa fall, till exempel med båtar som kommer från Ryssland eller Norge, och framöver också England, handlar det om relativt stora båtar. Det innebär att båtarna är i miljonklassen, till exempel om man värderar en båt till mellan 1 och 2 miljoner euro är mervärdesskatten mellan 240 000 och 500 000 euro. Att en kund ens skulle ta en sådan risk är otänkbart, eller att vi tar risken med våra anställda.

Uppskattningsvis, hur många båtar säljer ni till kunder som bor utanför EU-området per år, eller hur stor procent av er omsättning är export?

För vår del som importerar båtar är det inte så stor procent om man jämför med andra finska företag som tillverkar båtarna själva och exporterar. Men uppskattningsvis kan det vara mellan 5 och 10 procent. Men om man tänker att man har ungefär 15 miljoner i omsättning blir detta 1 – 1,5 miljoner ändå i slutändan. Och vi är förstås bara ett företag i mängden i Finland som sysslar med båtförvaring och hamnplatser, de andra lider också. Sedan har vi nu också nya båten Force10 som vi har sålt till Ryssland, och detta är tack vare att vi kommit i kontakt med kunden då denne har haft båten i Finland under sommaren och även under vintern i förvaring. Och denne har senare blivit en dealer och i framtiden kan detta handla om stora summor ifall de fortsätter köpa båtar av oss. Skulle personen inte ha varit i Finland tidigare och om vi inte skulle ha kommit i kontakt skulle vi inte ha haft lika stor försäljning till Ryssland. Sådana kontakter kan alltså leda till vad som helst.

Jag tycker det är ganska ologiskt att man som person som tar hand om en båt och tar betalt för tjänsten, sedan ska riskera att bli drabbad av att behöva betala mervärdesskatt på kundens båt. Det är den paragrafen som borde ändras. Mervärdesskatt blir ändå betald till Finland tack vare 18 månaders regeln, det borde visserligen räcka. Ingen kan vilseleda skattesystemet med det att de alltid har båten i landet utan att betala mervärdesskatt. De betalar ändå skatt på all service, alla hamnavgifter, förvaring, bränsle, shopping, boende, flyg. Det är massvis med tjänster och varor som kunder betalar skatt på. Det är bara båten som de inte betalar skatt på, men det regleras då av 18 månaders regeln. Det är inte direkt rättvist. Till exempel kan en kund faktureras på 50 000 – 100 000 euro bara för förvaring, service och båtplats per år, och det betalar kunden mervärdesskatt på. Det är inte bara till vår fördel utan också till statens fördel.

Hur tror du att det skulle se ut ifall nämnda problem inte existerade?

Jag tror att det allt från förvaring och service till turism skulle öka väldigt mycket i Finland, om regeln faktiskt inte skulle finnas. 18 månaders regeln är nog helt okej enligt mig, förstås kan någon enstaka kund försvinna ifall de måste lämna EU och sen kommer de inte tillbaka. Men jag anser nog tillika att en sådan regel måste finnas, annars skulle finländare kanske börja ha sina båtar på andra ställen utanför EU och inte betala skatt till Finland. Med en sådan regel är det bra på det viset att mervärdesskatten åtminstone går till eget hemland.

En sak som är knepig är förstås den att finländare som har haft sina båtar i Finland och har betalat mervärdesskatt på dessa, som exempel en lyxigare båt till ett värde av 1 miljon euro med en mervärdesskatt på lite över 200 000 euro, betalar mycket mer i Finland än om de till exempel förvarar sin båt i Tyskland där skattesatsen är 16 procent. Då kanske finländare väljer att förvara sin båt där istället eller i till exempel medelhavet, för då får de inte bara fördel med skattesatsen utan även med klimatet. Då reser de bort och använder alla tjänster i ett annat land och då går Finland miste om dessa personer. Om skattesatsen skulle vara lite lägre i Finland kanske fler kunder skulle hållas kvar i landet. Det är något jag önskar, att skattesatsen skulle vara lägre så att den skulle matcha övriga EU-länder mer. Det har förstås inget med just detta att göra men generellt sett skulle kanske Finland få in mer skatt på att sänka skattesatsen så att folk faktiskt vill betala den och vill förvara sina båtar i Finland.

3 Allmänt om båtbranschen

Båtbranschen i Finland utgör en viktig del av landets ekonomi och branschen utvidgas hela tiden. Enligt båtbranschens centralförbund Finnboat steg företagets omsättning med ungefär 10 procent från år 2018 till 2019, och båtbranschen har inte lidit år 2020 till följd av covid-19 så som många andra branscher har. (Finnboat, 2020a)

Läget är snarare tvärtom. Enligt artikeln *Den inhemska turismen gynnade båt försäljningen – positiva utställare på båtmässa i Helsingfors* skriven av Sofie Fogde har båtintresset växt i Finland och mellan januari och juni har antalet nyregistrerade båtar ökat med 22 procent jämfört med samma tidsperiod 2019. Detta beror till stor del på att man inte har fått resa och människor har istället lagt pengar på båtar för att semestra i hemlandet. Dock har detta lett till att exporten har minskat med 4,9 procentenheter till de flesta länder, förutom till Sverige dit den ökade med 9 procent. (Fogde, 2020)

Finnboat är som sagt båtbranschens centralförbund, det vill säga en organisation vars medlemmar är företag inom båtbranschen. Verksamheten består av bland annat statistikföring och ordnande av mässor och utställningar. (Finnboat, 2020a)

År 2019 sysselsatte båtbranschen närmare 3500 personer och för de båtföretag som ingår i Finnboats register var omsättningen totalt närmare 600 miljoner euro. Under 2019 (januari – november) exporterades båtar från Finland för ungefär 253 miljoner euro totalt. Antalet båtar var ungefär 9000 och de exporterades till 37 länder. Största delen av båtarna – vilket är nästan hälften – som exporteras går till Sverige och en stor del även till Norge. Exporten till de nordiska länderna består främst av mindre fritidsbåtar, men om man ser på lyxbåtarna exporteras de till många länder i och utanför Europa. Till Ryssland exporterades lyxbåtar för 9,2 miljoner euro, en ökning med ungefär 30 procent jämfört med tidigare år. (Finnboat, 2020b)

Vad gäller mervärdesskatt för fritidsbåtar tillämpas den allmänna skattesatsen på 24 procent för alla sorters transportmedel, inklusive båtar. Om fritidsbåtar som är registrerade utanför EU blir skatteskyldiga i Finland blir man tvungen att betala mervärdesskatt på import eller importtull, och mervärdesskatten på import baseras på ett tullvärde som tullen bestämmer utifrån skicket på varan. Skattesatsen är således 24 procent, men totala

summan som ska betalas bestäms av tullen som då är baserat på båtens värde. (Skatteförvaltningen, 2018)

Tullvärdet är ett värde på båten som bestäms av tullen. Det kan bestämmas på flera olika sätt, men det vanligaste sättet är att grunda värdet på basis av transaktionsvärdet, det vill säga det värde som båten ska säljas för eller som har blivit betalt för båten. Enklarest är då att använda sig av en kopia på en faktura samt, om det finns, dokument för leveranskostnader. Om det inte finns några sådana uppgifter – som det sällan finns då det handlar om en privatperson som besöker landet – kan man basera tullvärdet på transaktionsvärdet av en likadan båt, alternativt en liknande båt. (Tulli, 2020d)

Mervärdesskatt på import baseras som sagt på tullvärdet, på vilket man räknar med den allmänna skattesatsen. Förutom detta kan man som tidigare nämnts bli skyldig att betala importtull också. Importtull är en tullskuld som även den baseras på, bland annat, tullvärdet. Den baseras även på varans ursprung och på en varukod. Varukod är en kod som EU har bestämt, och varje vara har en egen kod. För fritidsbåtar som är motordrivna (inte med utombordsmotor) och som är ämnade för öppet hav eller öppen sjö är varukoden 8903921000. För en sådan båt som dessutom kommer från ett tredje land är tullsatsen noll procent. För en sådan båt skulle med andra ord ingen tullskuld erhållas. Det finns med andra ord ingen exakt procentenhet, utan det baseras på varukoden (typ av båt) och ursprungsland (ett tredje land). Procentenheten som man får baserat på det och tullvärdet på båten utgör en summa, det vill säga en tullskuld. (Asiointi.Tulli, u.d.; Tulli, 2020e)

4 Regleringen av fritidsbåtar

Till kategorin fritidsbåtar hör båtar som är ämnade för sport- eller fritidsändamål och som har en längd på 2,5 meter upp till 24 meter (29.12.2009/1687 kap 1, 2§). Finlands territorium till havs består av de inre territorialvattnen samt territorialhavet. Territorialhavets gräns ligger på 22,2 kilometers (12 sjömil) avstånd från den yttersta gränsen till de inre territorialvattnen. Tullområdet i sin tur sträcker sig ytterligare 2 sjömil längre, det vill säga totalt 14 sjömil från de inre territorialvattnen. (Tulli, 2020a)

Som tidigare nämnt betyder begreppet *utanför gemenskapen* det samma som *utanför EU*. Då man i detta fall pratar om båtar som är registrerade utanför gemenskapen är det således fråga om icke-EU-registrerade båtar. För Hydrolinks del och för båtbranschen i Finland gäller det främst kunder eller gäster från Ryssland eller Norge.

4.1 Gränsbevakningen

Om en fritidsbåt kommer till Finland från ett så kallat tredje land bör båten undergå en gränskontroll. Innan en gränskontroll har gjorts och man har genomfört en tullklarering får varken varor eller personer lämna båten. Det finns speciella hamnar där gränskontroller genomförs, men man får i vissa fall lägga till i hamnar som inte finns listade på gränsbevakningens hemsida. I dessa fall bör man meddela om detta till hamnmyndigheterna för att få tillåtelse att ta iland i hamnen ifråga. Då ska hamnmyndigheterna ta kontakt med gränsbevakningsväsendet och meddela att båten har anlänt till en viss hamn. Utöver detta ska även en lista över de personer som finns på båten lämnas över till hamnmyndigheterna senast då man tar iland i hamnen. (Raja, 2020)

4.2 Tullen

Enligt tullens hemsida kan man tillämpa förfarandet för tillfällig införsel med befrielse från importtullar (Tulli, 2020a) och behöver således inte betala tull eller mervärdesskatt för varan som förs in. Detta kan då tillämpas på fritidsbåtar som besöker EU för en viss tid. För att en fritidsbåt som är registrerad utanför EU ska få föras in i EU:s tull- och skatteområde måste personen som för in båten vara fast bosatt utanför EU. (Tulli, 2020a)

”En båt för privat bruk kan användas i EU-området i 18 månader från den tidpunkt då den hänförs till förfarandet.” (Tulli, 2020a) Det betyder att från och med att båten blivit godkänd som en vara som tillfälligt införs till EU får den användas inom området i max 18 månader innan den måste lämna området igen. Personen som är ansvarig för båten bör vara bosatt utanför EU-området. Denna är även ansvarsperson för förfarandet och bör därför se till att tidsfristen inte överskrids. (Tulli, 2020a)

En person som är bosatt inom EU-området kan i vissa fall föra in en båt registrerad utanför EU, till exempel om ett arbetsavtal har ingåtts med den som äger eller hyr ut båten. Om inget avtal kan visas upp får båten inte föras in till EU-området och personen blir skyldig att betala importtull och mervärdesskatt för import för båten. Personen är också ansvarig för att båten inte används till uppgifter som inte nämns i avtalet, samt att båten inte överlämnas till någon annan person. (Tulli, 2020a)

Om en båt förs in till EU endast i fritidssyfte bör båten hållas i samma skick som den var vid inresa. Det är dock tillåtet att genomföra service och reparationer som är nödvändiga för att bevara skicket på båten. (Tulli, 2020a)

Den som är ansvarig för båten kan låta en person som är bosatt inom EU-området att sporadiskt använda båten för privat bruk. Detta måste ske enligt givna föreskrifter som getts av den person som innehar registreringsbeviset för båten. Denna får dock inte lämna EU-området under den tid som båten används av någon annan. Den person som innehar registreringsbeviset behöver inte vara samma person som är ansvarig för förfarandet av tillfällig införsel. (Tulli, 2020a)

Vid tillfällig införsel bör antingen den ansvariga eller den som använder båten visa upp dokumentation som styrker förfarandet om tullen begär det. Dokumentation som behövs är bland annat registreringsbevis, bevis av tidpunkt för införsel av båten och bevis över den ansvarigas bostadsort. (Tulli, 2020a)

Om den person som är ansvarig för förfarandet ”tillfälligt tänker lämna EU-området utan sin båt, ska personen meddela detta till Tullen på förhand.” (Tulli, 2020a) Det kan med andra ord vara möjligt att lämna båten inom EU och själv lämna området så länge man meddelar detta. Vid en sådan situation är det möjligt att båten hänförs till ett annat förfarande. (Tulli, 2020a)

Det är möjligt att byta ansvarsperson för förfarandet medan båten ännu är inom området. Bytet bör i sådana fall meddelas till tullen och den nya ansvarspersonen bör också vara bosatt utanför EU-området. Om man byter ansvarsperson börjar tidsfristen på 18 månader om från början, och då är den nya ansvarspersonen ansvarig för att båten lämnar området inom tidsfristen. (Tulli, 2020a)

I princip får man med andra ord inte lämna EU-området utan att ta med sig båten. Detta gäller inte vid vinterförvaring. Vid vinterförvaring får man själv lämna EU-området medan båten lämnar i förvaring. För att göra detta måste man ingå ett avtal med någon som erbjuder en sådan tjänst. Detta inkluderar tjänster så som årlig service och underhåll, men man får inte ändra på utrustningen på båten. Tidsfristen förkortas inte i och med detta, utan den löper på som normalt. (Tulli, 2020a)

Ifall dessa bestämmelser inte följs kan påföljder såsom att båten omhändertas och skyldighet att betala importskatt tillämpas. (Tulli, 2020a)

Som tidigare nämnts får man inte utföra annan service eller annat underhåll under vinterförvaringen förutom det som anses som nödvändig. Detta gäller dock endast under förfarandet för tillfällig införsel. Om man exempelvis hänför båten till förfarandet för aktiv förädling är det tillåtet att genomföra andra ändringar förutom de nödvändiga. (Tulli, 2020a)

5 Definition av olika förfaranden

Tidigare i texten nämns två olika förfaranden som kan tillämpas vid olika tillfällen. Nedan behandlas dessa förfaranden på en djupare nivå och förklaras grundligt. Även ett tredje förfarande som ärenden också kan hänföras till behandlas. Utöver detta redogörs det för vilka delar av dessa förfaranden som är kopplade till examensarbetet.

5.1.1 Förfarandet för tillfällig införsel

Tillfällig införsel är ett tillstånd som kan beviljas för varor som förs in till EU från ett icke-medlemsland för en viss tid. Efter att tidsfristen för tillfällig införsel har gått ut, måste varorna vanligtvis exporteras ut ur tullområdet igen i samma skick som då de importerades. Tillfällig införsel kan antingen ske med fullständig eller partiell tullbefrielse. Fullständig befrielse innebär att man befrias helt från extra kostnader och dit räknas de varor som nämns i artiklarna 207 - 236 i europeiska kommissionens delegerade förordning (härefter DF). Partiell befrielse innebär att man måste betala mervärdesskatt, men inget annat. Hit hör varor som nämns i artikel 206 i DF samt artikel 252 i europaparlamentets unionstullkodex. Tillfällig införsel med partiell tullbefrielse kan användas ifall varorna som importeras inte uppfyller kraven för fullständig befrielse. (Tulli, 2018a)

I fallen som presenteras i detta examensarbete bör man först och främst fokusera på artiklarna 212 – 217. I artikel 217 nämns tidsfristerna för tillfällig införsel för diverse varor, och för "sjötransportmedel och transportmedel för inre vattenvägar för privat bruk" (EUR-Lex, 2015a) är tidsfristen 18 månader. (EUR-Lex, 2015a)

Som tidigare nämnt måste varorna exporteras ut ur tullområdet innan tidsfristen löper ut. Ifall detta på något sätt inte lyckas på grund av en ovanlig situation kan man ansöka om förlängning av tidsfristen för förfarandets avslutande. Förlängning kan ansökas om av tullen genom att fylla i en tullblankett (blankettnummer 975r) som heter "Ansökan, Förlängning av tidsfrister som gäller förfarandet". (Tulli, 2018a) Detta bör göras innan tidsfristen har gått ut. (Tulli, 2018a)

5.1.2 Förfarandet för aktiv förädling

Förädling eller förädlingsprocess kan bland annat vara behandling, förädling, förstörande eller reparation av varor. Förfarandet för aktiv förädling innebär då att man kan möjliggöra

användning av icke-unionsvaror utan att behöva betala mervärdesskatt eller tullkostnader för importen, i syfte att genomföra en förädlingsprocess inom tullområdet där den färdiga produkten är avsedd för export. (Tulli, 2018b)

Det finns fasta bestämmelser för vem som kan och får beviljas tillstånd för förfarandet. Den som beviljas tillstånd bör vara bosatt i EU:s tullområde, personens bakgrund gällande skatte- och tullfrågor bör vara i skick, samt att denna måste ge en garanti av samma storlek som tullkostnaderna, det vill säga importtull och mervärdesskatt för import. (Tulli, 2018b)

Inom båtbranschen kan detta förfarande tillämpas ifall båten står i vinterförvaring och service eller reparation som förbättrar båtens prestanda ska eller bör göras. Detta eftersom endast nödvändiga reparationer eller nödvändigt underhåll får göras vid förfarandet för tillfällig införsel. (Tulli, 2018b)

5.1.3 Tullagerförfarandet

Man kan även hänföra varor till tullagerförfarandet. Detta innebär att varorna hamnar i ett tullager och då är dessa varor oförtullade. Tullager är inte nödvändigtvis något som tullen sköter praktiskt. Det finns privata och allmänna tullager. Till exempel kan ett företag som importerar varor upprätta ett tullager dit de kan sätta varorna för en viss tid utan att betala importkostnader. Man kan helt enkelt skjuta upp förtullningen för en viss tid. (Tulli, 2020c)

Ett privat tullager kan vara passande för ett företag som äger varorna och som sköter hela importprocessen från början till slut. Ett allmänt tullager passar bättre för ett företag som endast erbjuder lagringen, som med andra ord inte äger varorna utan endast erbjuder lagring. Ett företag som har ett tullager är skyldiga att noga följa de lagar och föreskrifter som ges, eftersom tullen granskar verksamheten hela tiden. Ifall tullen upptäcker något som inte genomförs på rätt sätt kan man bli tvungen att betala en tullavgift, och tullen kan antingen ge en varning eller till och med upphäva tillståndet för tullagring (Tulli, 2020c)

För att få lagra varor i ett tullager hänvisas varorna till tullagerförfarandet och då behövs ett tillstånd av tullen. Detta görs genom en tulldeklaration för lagringen. Det kan göras direkt varorna kommer till landet, eller om varorna flyttas från ett tillfälligt lager till ett tullager. Tullagringen kan även avbryta förfarandet för aktiv förädling eller en transport mellan länder. (Tulli, 2020c)

6 Förutsättningarna för tullbefrielse vid tillfällig införsel av transportmedel

För att bli befriad från importtull krävs det att transportmedlet är registrerat i ett land utanför EU och i en persons namn vars fasta boende är utanför EU:s tullområde, samt att fordonet används av en sådan person. Om dessa krav uppfylls behöver heller ingen mervärdesskatt betalas för importen av fordonet. Men om kraven inte uppfylls blir man skyldig att betala mervärdesskatt för import. (Tulli, 2020b)

Om den ansvariga för förfarandet inte är registrerad som mervärdesskatteskyldig i Finland är det tullen som behandlar ärendet och ansvarar för mervärdesbeskattningen. Detta gäller oberoende om den ansvariga är en privatperson eller en näringsidkare. Tullen ansvarar för mervärdesbeskattningen där den ansvariga är en privatperson eller enskild näringsidkare, så länge importen inte kopplas samman med affärsverksamheten. Ifall den ansvariga är mervärdesskatteskyldig i Finland eller är en enskild näringsidkare vars affärsverksamhet sammankopplas med importen i fråga är det Skatteförvaltningen som ansvarar för beskattningen. (Skatteförvaltningen, 2017)

6.1 Hänförande till förfarandet

Den person som ansöker om tillstånd och den som blir ansvarig för förfarandet ska vara bosatt utanför EU. Vid tillfällig införsel är det oftast samma person som har tillstånd och som är ansvarig för förfarandet. (Tulli, 2020b)

Vid vissa situationer kan en person som är bosatt i EU vara ansvarig. Dessa undantag listas i artiklarna 214 – 216 i DF. Exempel på undantag kan vara att personen är anställd av någon som är bosatt utanför tullområdet, personen har hyrt transportmedlet i syfte att åka hem till det område i EU där denna är bosatt, eller om personen planerar flytta till ett ställe utanför tullområdet. (Tulli, 2020b)

Man kan hänföra ett transportmedel till förfarandet på tre olika sätt:

- I. Aktiv handling, ingen separat tulldeklaration behövs
 - II. Muntlig deklarerering, kräver ifyllande av tullblankett nummer 612
 - III. Skriftlig standardtulldeklaration, kräver garanti som täcker tullkostnader
- (Tulli, 2018a)

6.2 Tillåten service av transportmedel vid tillfällig införsel

Som tidigare nämnts beviljas tillfällig införsel med krav på att varans skick förblir oförändrad under vistelsen i tullområdet. Det finns bestämmelser för vad som får genomföras på transportmedlet under vistelsen i tullområdet. Till exempel får regelbunden service och nödvändiga reparationer genomföras, så länge skicket på transportmedlet förblir detsamma. (Tulli, 2020b)

Exempel på vad som får göras kan vara byte av ackumulator, bromsar och andra dylika slitagedelar. Man får även byta däck på en bil, så länge man byter till likadana. Man får med andra ord inte byta från sommardäck till vinterdäck, eller vice versa. Service av luftkonditionering är tillåten ifall transportmedlet är utrustat med detta från början, annars ändrar skicket eller prestandan på fordonet och detta är inte tillåtet under förfarandet för tillfällig införsel. Vid sådana situationer kan transportmedlet hänföras till förfarandet för aktiv förädling. (Tulli, 2020b)

Service av transportmedel får genomföras av vem som helst, det får med andra ord genomföras av en person eller ett företag som finns i EU:s tullområde. Men transportmedlet får inte användas av den som genomför servicen utan att den ansvariga för förfarandet är närvarande. (Tulli, 2020b)

6.3 Ansvarsområde

Den person som är ansvarig för förfarandet är inte bara ansvarig för själva transportmedlet, utan även för att det används korrekt och att transportmedlet avlägsnas från tullområdet då tidsfristen för förfarandet löper ut. Personen måste även bevisa att kraven uppfylls med hjälp av korrekt dokumentation. (Tulli, 2020b)

Personen kan vid vissa situationer lämna tullområdet för en kort tidsperiod och lämna transportmedlet inom tullområdet utan att anmäla detta till tullen. I sådana fall får en person som är bosatt i tullområdet använda sig av transportmedlet om det gäller en situation som nämns i artikel 214 – 216 i DF. Om en dylik situation inte omnämns i DF, får ingen använda transportmedlet medan den ansvariga personen är utanför tullområdet. Dock kan en person som är bosatt utanför tullområdet få tillgång till transportmedlet ifall den ansvariga personen har gett en skriftlig fullmakt. (Tulli, 2020b)

Tidsfristen för förfarandet löper fortsättningsvis, även om den ansvariga personen inte befinner sig i tullområdet. (Tulli, 2020b)

6.4 Vinterförvaring

Som tidigare nämnts får den person som är ansvarig för förfarandet lämna fordonet i tullområdet samtidigt som denna personligen lämnar området. Detta gäller även vid vinterförvaring, och i detta fall specifikt vinterförvaring av en båt. Samma bestämmelser gäller vid förvaring som allmänt vid tillfällig införsel, vilket betyder att ingen annan får använda båten. Tullen rekommenderar att den som äger båten och är ansvarig för förfarandet gör ett skriftligt avtal med det företag som säljer denna tjänst. Tidsfristen för förfarandet löper som normalt även vid vinterförvaring. (Tulli, 2020b)

Även vid vinterförvaring gäller bestämmelserna om att fordonets prestanda inte får förbättras. Nödvändig service och nödvändigt underhåll får genomföras, till exempel bottentvätt och byte av oljor och dylikt. Ifall kunden vill installera något nytt i båten som skulle förbättra prestandan måste man därför hänföra båten till förfarandet för aktiv förädling. (Tulli, 2020b)

Vid vinterförvaring av en båt kan man även hänföra båten till tullagerförfarandet under förvaringen. Då finns det andra bestämmelser om vad som får göras med båten gällande service och underhåll. Om man hänför till tullagerförfarandet avbryts förfarandet för tillfällig införsel, med andra ord pausas tidsfristen. Om man efter tullagerförfarandet igen vill hänföra båten till förfarandet för tillfällig införsel, fortsätter tidsfristen från där den slutade. I dessa fall bör det även vara samma person som är ansvarig för förfarandet som det var vid första gången. Ifall tidsfristen för tillfällig införsel har löpt ut under tiden i tullager får man inte hänföra tillbaka till förfarandet för tillfällig införsel. Detsamma gäller om man vill hänföra från förfarandet för aktiv förädling till tillfällig införsel. (Tulli, 2020b)

Ifall man hänför till ett annat förfarande bör man lämna in en standardtulldeklaration. Denna deklarerings bör göras av personen som är ansvarig för förfarandet, alternativt kan även båtens ägare eller ett företag inom EU som ska sköta om båten fylla i deklareringsen. (Tulli, 2020b)

6.5 Förfarandets avslutande

Vid förfarandets avslutande ska transportmedlet antingen föras ut ur tullområdet eller hänföras till ett annat förfarande. Man kan exportera transportmedlet på flera olika sätt, beroende på hur det importerades. Om en vara hänförs genom en aktiv handling kan man exportera den utan att behöva lämna in någon tulldeklaration för exporten. Om varan hänförs genom en muntlig deklareringshandling kan man exportera muntligen samt med ifyllande av tullblankett 613. Om varan hänförts genom en skriftlig standarddeklaration bör en tulldeklaration fyllas i även vid export. Om den ansvariga personen har ställt en garanti för att täcka tullkostnader i form av importtull och mervärdesskatt kan denna garanti släppas då transportmedlet har lämnat tullområdet. Om något gällande förfarandets avslutande inte uppföljs på korrekt sätt blir man skyldig att betala en så kallad tullskuld. (Tulli, 2020b)

7 Sammanfattning

Som det framkommer tidigare i texten är det största problemet det faktum att en båt inte får lämnas obemannad och att ägaren till en båt i regel inte får lämna EU-området medan båten lämnas kvar inom området. Andra problem som presenterats är hur man bör göra och vad som sker ifall tidsfristen på 18 månader löper ut, både i allmänhet och till exempel vid Covid-19. Syftet med arbetet var sålunda att besvara följande frågor:

- Får personen som äger båten lämna den obemannad i EU medan personen själv lämnar EU och får i sådana fall Hydrolinks personal använda båten?
 - o Hur länge får ägaren vara utanför EU-området?
- Vad händer efter att tidsfristen på 18 månader löpt ut?
 - o Vad ska man göra vid till exempel Covid-19 ifall tidsfristen överskrids?

Svaret på den första frågan är allt annat än tydlig. Som tidigare nämnt står det på tullens hemsida att om den person som är ansvarig för förfarandet tillfälligt tänker lämna EU-området utan sin båt, ska personen meddela detta till Tullen på förhand. Dock står det inget om vad som bör meddelas eller inte meddelas. På ett annat ställe på tullens hemsida motsägs dock detta påstående då det står att den personen som är ansvarig i princip inte får avlägsna sig ur EU-området utan att ta med sin båt. (Tulli, 2020a) I ett separat dokument som behandlar tillfällig införsel, som även det finns på tullens hemsida, står det att den ansvariga personen vid vissa situationer kan lämna tullområdet för en kort tidsperiod och lämna transportmedlet inom tullområdet utan att anmäla detta till tullen. (Tulli, 2020b)

Efter noggrann undersökning och analys av alla uppgifter kan man konstatera att personen som är ansvarig för båten får lämna EU-området medan båten blir kvar i området. Vid dessa tillfällen kan båten hänföras till ett annat förfarande, till exempel tullagerförfarande, eller så kan båten sättas i vinterförvaring. Under tiden som den ansvariga personen är borta får ingen som är bosatt i EU-området använda båten, om inte situationen överensstämmer med någon situation som nämns i artikel 214 – 216 i DF. (Tulli, 2020b) Oftast måste man meddela tullen att man lämnar EU-området, men om det till exempel handlar om vinterförvaring behöver man inte meddela det. Det finns inga uppgifter om hur länge man som ansvarig får vara borta, så länge tidsfristen på 18 månader följs.

Vad som händer efter 18 månader presenteras under anvisningarna för fritidsbåtar på tullens hemsida. Om tidsfristen löper ut kan båten i värsta fall omhändertas och man blir skyldig att betala importskatt för den. Vid behov kan man dock ansöka om förlängning av tidsfristen genom att lämna in tullblankett 975r. Blanketten heter "Ansökan, Förlängning av tidsfrister som gäller förfarandet". (Tulli, 2018a) En förlängning kan godkännas vid exceptionella förhållanden, och baserat på det kan man konstatera att Covid-19 och inreseförbud torde vara en sådan omständighet. Man bör dock komma ihåg att en sådan blankett ska lämnas in före tidsfristen löper ut. (Tulli, 2018a)

8 Diskussion och slutsats

I detta kapitel diskuteras fördelar och konsekvenser som regleringarna medför, och det kapitlet avslutas med en slutsats av hela arbetet. Kapitlet skrivs ur ett personligt perspektiv som baseras på vad som kommit fram under arbetets gång och den information och erfarenhet som Mats Carlson har bidragit med.

8.1 Fördelar

De lagar och regleringar som fastställs har ofta en hel del för- och nackdelar, och för att en lag ska godkännas väger fördelarna upp nackdelarna. Ibland kan detta dock variera beroende på område och omfattning av lagen.

En fördel med de regleringar som har nämnts är att man begränsar antalet fordon och båtar som finns i landet på samma gång. Ifall det inte fanns några regleringar skulle alla ha möjlighet att registrera sina transportmedel utanför EU och sedan föra in dem i landet utan att behöva betala importkostnader så som importtull och mervärdesskatt. Det förhindrar även att det blir ett överflöd av icke-EU-registrerade fordon inom EU-området.

Då det gäller båtar skulle hamnarna riskera att bli överfulla allt för snabbt. Detta är kanske inte nödvändigtvis fallet i Finland, men om man ser på andra EU länder kan dessa restriktioner behövas. Till exempel om Spanien hade fullständig befrielse från importtullar kunde många komma från exempelvis Marocko till södra kusten i Spanien och lämna sina båtar där samt förvara dem där hela tiden, vilket kunde leda till överfulla hamnar. Därför kunde dessa regleringar från EU-håll få vara bestämda per område och inte för hela EU.

8.2 Konsekvenser

Det finns alltid nackdelar eller konsekvenser med regleringar och man måste alltid väga fördelarna mot nackdelarna. I detta fall kan man hitta många konsekvenser som följd av de regleringar som har nämnts tidigare i texten.

8.2.1 Allmänna konsekvenser

Hårda påföljder för något som i allmänhet kan ses som en lindrig förseelse ger sällan en bra bild av de som har fattat beslutet. I dessa fall kan kunder eller turister från exempelvis

Ryssland få en dålig bild av Finland, och framförallt EU, vad gäller gästvänlighet och turism. Ett land vill locka fler turister, och vad är då bättre än förmögna turister med stora lyxbåtar som äter på våra restauranger, bor på våra hotell, köper inhemska varor i form av kläder och accessoarer och dessutom tankar vårt bränsle. Om en turist gör ett litet snedsteg blir de skyldiga att betala stora summor i form av mervärdesskatt eller importtull, vilket gör att de nästa gång kanske åker till ett annat land där de inte utsätts för lika stora risker. För att göra ett misstag kan det räcka med att man har tolkat lagen fel på grund av otydliga föreskrifter, och där påföljden kan ses som helt orimlig.

8.2.2 Ekonomiska konsekvenser

Som tidigare konstaterats är det ofta förmögna turister från bland annat Ryssland som besöker Finland. De kan ha köpt en båt av ett företag i Finland, till exempel Hydrolink. Om dessa förmögna affärsmän eller affärskvinnor vill importera båten till Ryssland från Finland skapas det mer jobb i Finland, och det ökar på både exporten och importen för Finlands och Hydrolinks del. Detta eftersom Hydrolink importerar sina båtar och säljer vidare till andra länder. Ofta vill även kunder fortsätta använda sig av Hydrolinks tjänster i form av hamnplatser, service och vinterförvaring.

Det finns många exempel på sådana situationer, och en av dem är då en rysk affärsman köpte en båt av Hydrolink. Affärsmannen var nöjd med den service han fick och beslöt sig för att börja importera fler båtar till Ryssland. Nu har Hydrolink sålt flera båtar till S:t Petersburg och fler kommer att säljas dit. Tack vare att man i början etablerade en god kontakt med den ryske affärsmannen har man nu gjort stora affärer med denna och exporten har ökat.

Om en person var nöjd med den service som denna fick, skulle antagligen fler vara nöjda och intresserade av att göra samma sak. Dock kan EU:s och Finlands regleringar försvåra detta rejält och det kan skrämja iväg nya potentiella kunder, vilket kan leda till att företag som Hydrolink kan gå miste om stora framtida försäljningar. Detta kan i sin tur leda till att Finlands ekonomi inte utvecklas lika snabbt.

De ekonomiska konsekvenserna är förstås mycket bredare än så, för det är inte bara företagen inom båtbranschen som kan förlora intäkter utan även företag inom andra branscher. Som tidigare nämnts spenderar de turister som kommer till Finland pengar på

till exempel restauranger, hotell och shopping. Dessa företag mister också kunder och intäkter till följd av stränga lagar.

8.2.3 Konsekvenser för Hydrolink

Lagen gör att man blir rädd att handskas med dylika fall, eftersom lagen ofta ger utrymme för tolkning. Det leder till att man kan gå miste om mycket och man blir rädd att förhandla med kunderna för plötsligt har man gjort fel och måste betala för det. Carlson nämnde i intervjun att "dels är det osäkerheten och det som vi har varit med om, till exempel då en anställd blev dömd att betala mervärdesskatt på en båt. Detta har gjort att vi är väldigt försiktiga och vi förlorar en del kunder på grund av att vi inte vågar ta emot dem." Det leder inte bara till det att de kan mista kunder i stunden, det kan leda till att de går miste om mycket mer, som till exempel anställda och kontakt med kunden.

8.3 Slutsats

Om man ser på de problem som presenterades i början är det största problemet det att företagen som handskas med båtarna inte får hantera dem utan att den ansvariga personen är närvarande. Det göra hela arbetet mycket svårare än vad det borde vara. Det faktum att Hydrolinks personal inte skulle få flytta en båt som är registrerad utanför EU inom egen hamn är absurt. Detta är absolut något som borde åtgärdas. Ingen är beredd att ta en risk som kan komma att kosta flera hundra tusen euro.

Det största problemet med de regleringar som har behandlats i arbetet är osäkerheten. Det finns uppgifter som man tolkar som en sak medan det i ett annat dokument finns något som man tolkar som det motsatta. Detta utgör en stor osäkerhet som i sin tur leder till att man går miste om många möjligheter. Man kan slutligen konstatera att rättsläget är osäkert.

Avslutningsvis vill jag tacka Hydrolink och Mats Carlson för att jag har fått ta del av detta arbete och jag önskar företagen i båtbranschen all lycka i jakten på en förbättring av lagen. Jag vill även tacka min handledare Mayvor Höglund för den fantastiska handledning som jag har fått under arbetets gång.

9 Källförteckning

- Asiointi.Tulli. (u.d.). *Fintaric*. Hämtat från Asiointi.Tulli:
<https://asiointi.tulli.fi/asiointipalvelu/fintaric/GoodsTree>
- EUR-Lex. (den 29 December 2015a). *Europeiska unionens officiella tidning*. Hämtat från EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2015:343:FULL&from=FI>
- EUR-Lex. (den 30 Augusti 2015b). *Europeiska unionens förordningar*. Hämtat från EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=legisum:l14522>
- Europainformationen. (den 31 Juli 2019). *EU-lagarna i förhållande till Finlands lag*. Hämtat från Europainformationen: <https://eurooppatiedotus.fi/sv/finland-och-eu/1710-2/>
- Europeiska unionen. (den 3 Februari 2020). *EU:s tullunion i praktiken*. Hämtat från Europeiska unionen: https://europa.eu/european-union/topics/customs_sv
- Finder. (November 2019). *Hydrolink Oy Ab*. Hämtat från Finder:
<https://www.finder.fi/Latukoneet+rinnekoneet/Hydrolink+Oy+Ab/Mustasari/yhteystiedot/138185>
- Finlex. (2009). *Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg*. Hämtat från Finlex: <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20091687>
- Finnboat. (2020a). Hämtat från Finnboat: http://www.finnboat.fi/se/se_2.html
- Finnboat. (den 2 Februari 2020b). Exporten driver Finlands båtbransch, i hemlandet säljs små motorbåtar. *STT info*. Hämtat från <https://www.sttinfo.fi/tiedote/exporten-driver-finlands-batbransch-i-hemlandet-saljs-sma-motorbatar?publisherId=46330459&releaseId=69874224>
- Fogde, S. (den 14 Augusti 2020). Den inhemska turismen gynnade båtförsäljningen – positiva utställare på båtmässa i Helsingfors. *Hufvudstadsbladet*.
- Greenbay Marine. (2020). Hämtat från Greenbay Marine:
<https://www.greenbaymarine.com/>
- Hjertstedt, M. (2019). Beskrivningar av rättsdogmatisk metod. i J. i. Universitet, *Festskrift till Örjan Edström* (s. 10). Umeå: Cityprint i Norr AB.
- Hydrolink Oy Ab. (2020). Hämtat från Hydrolink Oy Ab:
<http://www.hydrolink.com/homepage/start.php>
- Princess Finland. (2020). Hämtat från Princess Finland: <https://www.princess.fi/fi>
- Raja. (2020). Hämtat från Gränsbevakningsväsendet:
https://www.raja.fi/anvisningar/rad_till_batfolket/granskottroll_av_fritidsbatar
- Skatteförvaltningen. (den 28 December 2017). *Mervärdesbeskattningen vid import av varor*. Hämtat från Skatteförvaltningen: <https://www.vero.fi/sv/foretag-och->

samfund/om-foretagsbeskattningen/momsbeskattning/momsbeskattning_vid_utrikeshandel/moms-p%C3%A5-import/

Skatteförvaltningen. (den 4 Juli 2018). *Momsgrund vid import*. Hämtat från

Skatteförvaltningen:

https://www.vero.fi/sv/Detailerade_skatteanvisningar/anvisningar/67624/maahantuonnin-arvonlis%C3%A4veron-peruste/

Tulli. (den 22 Maj 2018a). *Kundanvisning för import 56/2016 - Tillfällig införsel*.

Hämtat från Tulli:

<https://tulli.fi/documents/2912305/3810884/Kundanvisning%2056%20-%20F%C3%B6rfarandet%20f%C3%B6r%20tillf%C3%A4llig%20inf%C3%B6rsel/8a1cefdd-d844-4292-931e-ab63f79db294/Kundanvisning%2056%20-%20F%C3%B6rfarandet%20f%C3%B6r%20tillf%C3%A4llig%20inf%C3%B6rsel.p>

Tulli. (den 18 Juli 2018b). *Kundanvisning för import - Aktiv förädling*. Hämtat från

Tulli:

<https://tulli.fi/documents/2912305/3810884/Aktiv+f%C3%B6r%C3%A4dning/1cdbf9be-43b9-6337-6259-04c067d61b5d/Aktiv+f%C3%B6r%C3%A4dning.pdf>

Tulli. (2020a). *Tulli*. Hämtat från Tulli.fi:

<https://tulli.fi/sv/privatpersoner/resande/anvisningar-for-fritidsbatar#>

Tulli. (den 21 Juli 2020b). *Kundanvisning för import - Tillfällig införsel av transportmedel*. Hämtat från Tulli:

<https://tulli.fi/documents/2912305/3810884/Tillf%C3%A4llig+inf%C3%B6rsel+av+transportmedel.pdf/ca705adf-c392-0ea4-8c54-c54940e9b53f/Tillf%C3%A4llig+inf%C3%B6rsel+av+transportmedel.pdf?t=1598961986848>

Tulli. (2020c). *Lagring i tullager*. Hämtat från Tulli:

<https://tulli.fi/sv/foretag/transport-och-lagring/lagring-i-tullager>

Tulli. (2020d). *Tullvärde*. Hämtat från Tulli:

<https://tulli.fi/sv/foretag/import/tullvarde>

Tulli. (2020e). *Tullskuld*. Hämtat från Tulli:

<https://tulli.fi/sv/foretag/import/uppkomst-av-tullskuld>