

Förtullningsprocesser från Finland till Norge

Med fokus på ombud och vägtransporter

Sandra Nylund

Examensarbete för Tradenom (YH)-examen

Utbildning inom företagsekonomi

Vasa 2024

EXAMENSARBETE

Författare: Sandra Nylund

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Vasa

Inriktning: Internationell handel

Handledare: Henrik Virtanen

Titel: Förtullningsprocesser från Finland till Norge

Datum: 21.11.2024 Sidantal: 34

Bilagor: 1

Abstrakt

Förtullningsprocesser låter för många som en komplicerad process som kräver mycket kunskap. I detta arbete kommer jag att kartlägga hur en förtullningsprocess går till vid export från Finland till Norge med fokus på ombud och vägtransporter. Med förtullningsprocesser menas hur en förtullningsdeklaration utförs och vilka uppgifter som ett ombud behöver för att kunna utföra en godkännbar tulldeklaration. En stor del av Finlands export går via vägtransporter och förtullningsdeklarationen kan således utföras av ett transportföretag som är registrerade att även utföra förtullningsdeklarationen. För att få en större helhetsbild över processen kommer jag att gå igenom alla delar av en förtullningsdeklaration och varför den görs.

Syftet med arbetet är att kartlägga förtullningsprocessen i sin helhet. Eftersom Norge inte hör till EU och därmed inte heller till tullunionen som endast berör EU-medlemmar, försvåras exporten till Norge. Upplägget av arbetet är utformat så att läsaren först genom teoridelen skall förstå varför en förtullningsdeklaration är nödvändig genom en teoridel. Teoridelen går igenom alla delar av en förtullningsdeklaration, men även Norges ställning till EU och dess handelsavtal.

Den empiriska delen av arbetet betonar utmaningar och problem som kan uppstå under förtullningsprocessen för transportföretag som verkar som ombud. Den empiriska undersökningen genomfördes genom två intervjuer av transportföretag som har sitt huvudkontor i Vasaregionen och som båda utför förtullningsdeklarationer åt sina kunder när gods skickas till Norge. Genom att förstå hur förtullningsdeklarationen går till är det således lättare att förstå hur problem och utmaningar kan uppstå, därtill vilka problem som kan vara återkommande. I den empiriska delen framkom att transportföretag anser att export till Norge inte är så utmanande, men det finns delar av processen som kan bli utmanade, så som kommunikationen till Tulli och att kunder inte anger rätt information för att kunna utföra en godkännbar förtullningsdeklaration.

Språk: svenska

Nyckelord: förtullningsprocesser, förtullningsdeklaration, export, ombud

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Sandra Nylund

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous, Vaasa

Suuntautumisvaihtoehto: Kansainvälinen kauppa

Ohjaaja: Henrik Virtanen

Nimike: Tullausprosessit Suomesta Norjaan

Päivämäärä: 21.11.2024 Sivumäärä: 34

Liitteet: 1

Tiivistelmä

Monille tullausprosessit vaikuttavat monimutkaisilta ja vaativat paljon tietoa. Tässä opinnäytetyössä kartoitetaan, miten tullausprosessi etenee, kun viedään tavaroita Suomesta Norjaan, keskittyen tulliedustajiin ja maantiekuljetuksiin. Tullausprosessilla tarkoitetaan, miten tullausilmoitus laaditaan ja mitä tietoja edustaja tarvitsee voidakseen tehdä hyväksyttävän tullausilmoituksen. Suuri osa Suomen viennistä kulkee maantiekuljetuksina, saadakseni suuremman kuvan prosessista käyn läpi kaikki tullausilmoituksen osat ja miksi se pitää tehdä.

Työn tarkoituksena oli kartoittaa tullausprosessi kokonaisuudessaan. Koska Norja ei kuulu EU:hun eikä siten myöskään tulliliittoon, joka koskee vain EU:n jäsenmaita, Norjaan suuntautuva vienti on monimutkaisempaa. Työn rakenne on suunniteltu niin, että lukija ymmärtää ensin tullausilmoituksen tarpeellisuuden teoriakatsauksen avulla. Teoriaosuudessa käydään läpi kaikki tullausilmoituksen osat sekä Norjan suhde EU:hun ja sen kauppasopimuksiin.

Työn empiirisessä osassa painotetaan haasteita ja ongelmia, joita voi ilmetä tullausprosessin aikana kuljetusyrityksille, jotka toimivat tulliedustajina. Empiirinen tutkimus toteutettiin kahdella haastattelulla, jotka tehtiin kuljetusyrityksille, joiden päätoimipaikka on Vaasan seudulla ja molemmat laativat tullausilmoituksia, kun tavaraa lähetetään Norjaan. Ymmärtämällä, miten tullausilmoitus tehdään, on helpompi hahmottaa miten ongelmia ja haasteita voi syntyä, sekä millaisia ongelmia voi esiintyä toistuvasti. Empiirisessä osassa kävi ilmi, että kuljetusyritykset eivät pidä vientiä Norjaan erityisen haastavana, mutta tietyt prosessin vaiheet voivat olla hankalia, kuten kommunikointi Tullin kanssa ja, että asiakkaat antavat huonoa tietoa hyväksyttävän tullausilmoituksen tekemiseksi.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: Tullausprosessit, tullausilmoitus, vienti, edustaja

BACHELOR'S THESIS

Author: Sandra Nylund

Degree Programme: Business Administration, Vaasa

Specialisation: International Business

Supervisor: Henrik Virtanen

Title: Customs Clearance Processes from Finland to Norway

Date: 21.11.2024 Number of pages: 34

Appendices: 1

Abstract

Customs clearance sounds to many as a complicated process that requires extensive knowledge. In this thesis, I will map out the customs clearance process when exporting goods from Finland to Norway, with a focus on freight forward companies and road transportation. Customs clearance processes refer to the completion of a customs declaration and the information a freight forward company need to be able to complete an acceptable customs declaration. A large portion of Finland's exports is transported by road, and the customs declaration can therefore be handled by a transportation company authorized to perform customs declarations. To provide a more comprehensive view of the process, I will go through each component of a customs declaration and explain why it is necessary.

The purpose of this thesis is to map out the customs clearance process in its entirety. Since, Norway is not part of the EU and therefore, not part of the customs union that only applies to EU members, exporting to Norway may seem more complex. The structure of this work is designed so that the reader first understands why a customs declaration is necessary, through a theoretical section. The theoretical section will cover all components of a customs declaration, as well as Norway's relationship to the EU and its trade agreements.

The empirical part of the thesis emphasizes the challenges and issues that may arise during the customs clearance process. The empirical research was conducted through two interviews with transport companies based in the Vaasa region, both of which handle customs declarations. By understanding how the customs declaration process works, it becomes easier to understand how problems and challenges can occur, as well as which issues may be recurring. The empirical research revealed that transportation companies believe exporting to Norway is not particularly challenging, but there are aspects of the process that can become problematic, such as communication with Tulli and customers not providing the correct information.

Language: Swedish

Key words: Customs clearance, customs declaration, export, freight forward companies

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte och frågeställningar	2
1.2	Avgränsningar.....	2
1.3	Metod.....	3
1.4	Definitioner	5
1.5	Arbetets struktur	6
2	Norge som marknad.....	7
2.1	Tullunionens roll.....	8
2.2	Handelsavtal	9
2.2.1	EFTA	9
2.2.2	EES	10
3	Ombud	11
3.1	Transportföretag som ombud.....	12
3.2	Varför anlita ett ombud	13
4	Tullhantering	14
4.1	Lagstiftning	14
4.2	Incoterms	14
4.3	Taric och varukoder.....	16
4.3.1	Vad är varukodens syfte?.....	17
4.4	EORI-nummer	19
5	Huvudprocesser vid export.....	19
5.1	Export vid tullförfarande med ekonomisk verkan	20
5.2	Normalförfarande.....	21
6	Empirisk studie	23
6.1	Val av undersökningsmetod	23
6.2	Förtullningsprocessens utmaningar	23
7	Resultat av intervjuer	24
7.1	Intervju med Axel Williamsson	24
7.1.1	Största utmaningar och risker	25
7.1.2	Gränsövergångar, tullens kommunikation och tekniska problem.....	25
7.1.3	Förändringar och förbättringar	27
7.2	Intervju med Scandic Trans.....	27
7.2.1	Största utmaningar och risker	27
7.2.2	Gränsövergångar och tullens kommunikation	28
7.2.3	Förändringar och förbättringar	28
7.3	Analys av intervjuer.....	29

8	Kritisk granskning.....	30
9	Diskussion.....	31
10	Förslag till fortsatt forskning.....	32
11	Sammanfattning och avslutande ord.....	33
12	Litteraturförteckning.....	34

Bilageförteckning

Bilaga 1. Intervjufrågor s. 36

1 Inledning

Finland har fört handel med Norge i många år men på grund av Norges speciella ställning i EU finns det hinder för exporten till Norge. Däremot har Norge slopat många handelshinder och är nu medlem i EES-avtalet, vilket till viss del ger fri rörlighet av varor till Norge. Finland har många företag som exporterar varor till Norge, vilket gör Norge till en viktig del av Finlands export. Även om Norge inte hör till de fem största länderna Finland exporterar till, är ändå Norge ett land som många finländare och företag intresseras av. De produkter Finland exporterar mest av till Norge är malm och skrot av metaller, fordon för vägar, andra elektriska maskiner och apparater och maskiner för särskilda industrier. Norge är en växande marknad med en stadig grund för ekonomi och infrastruktur, därmed ökar intresset för export till Norge. (Tulli, 2024h, Hoffner & Höye, 2023).

Eftersom Norge inte är medlem i den Europeiska unionen är de således inte heller medlem i EU:s tullunion. Detta kan leda till att många företag i Finland tycker att handeln med Norge är komplicerad då gods som skickas till Norge måste deklarerars. I detta arbete fokuserar jag på förtullningsprocessen vid export till Norge från Finland med vägtransporter. I arbetet fokuserar jag även på ombud vid förtullningar. Ombudet kan vara ett transportföretag som har tillstånd att göra tulldeklareringar för kunder som sålt godset till Norge. Tulldeklarering och förtullning är en komplicerad process på många sätt och som ombud behövs både rätt information från kunden och också kunskap om hur processen fungerar. (Tulli, 2024a).

Genom att gå igenom alla delar av en förtullningsdeklaration kommer vi få en klar syn på varför den behöver göras och hur den utformas. Deklarering av produkter till Norge som förs in till Norge med vägtransporter har skilda förfaranden och krav för att de skall godkännas av tullen. För att utreda vidare fokuserar empirin på utmaningar som berör tullhanteringen till Norge. Genom att intervjua ombud är målet att få fram svar på hur tullhanteringen kan skapa problem, men också undersöka om det finns möjligheter att göra förändringar som skulle kunna förenkla tullhanteringen till Norge.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta examensarbete är att kartlägga förtullningsprocessen vid export från Finland till Norge, med fokus på vägtransporter och ombud. Exporter med vägtransporter till Norge innehar ett speciellt förfarande på grund av Norges speciella ställning till EU. Därmed följer vissa kriterier, men med EES-avtalet skall fri handel förekomma. I examensarbetet är ombud transportföretag som utöver sin transporttjänst också erbjuder tulldeklarationer som en tilläggstjänst. Som ombud behöver man veta vilken typ av ombud man verkar som och vilka rättigheter och skyldigheter man innehar.

I enlighet med syftet till arbetet har jag valt ut mina forskningsfrågor. Med egen erfarenhet av transportbranschen ansåg jag att det finns rum för att undersöka hur förtullningsprocessen till Norge med fokus på vägtransporter går till i detalj, men också vilka utmaningar och problem som förekommer genom denna process.

Forskningsfrågor som arbetet utgår från:

1. Hur fungerar förtullningsprocessen vid export från Finland till Norge med vägtransporter?
2. Vilka är de största utmaningarna ombud möter i förtullningsprocesser vid export från Finland till Norge?

Genom att först förstå Norges position och plats i EU kan vi således förstå hur förtullningen går till specifikt för Norge och vägtransporter. Genom att gå igenom steg för steg hur en förtullning görs kan vi således förstå vilka problem och utmaningar som kan uppstå i samband med detta.

1.2 Avgränsningar

Eftersom exporter från Finland till Norge kan förekomma i flera olika former så som flygtransporter eller båttransporter behövs avgränsning av arbetet. Arbetet kommer att avgränsas till export från Finland till Norge som utförs av transportföretag genom biltransporter, alltså vägtransporter. Med transportföretag menas företag som har egna bilar eller åkare (andra transportföretag) som kör godstrafik för företaget. För att

avgränsa ytterligare vill jag även fokusera på transportföretag som har möjligheten att göra tulldeklareringen på egen hand med hjälp av ett speditorsprogram. Vid ett sådant läge kommer transportföretaget verka som ett ombud för kunden.

Till avgränsningen hör även de delar som tillhör import. Jag har valt att endast ta upp exporten och dess exportprocess och tulldeklaration.

1.3 Metod

Till detta examensarbete valdes den kvalitativa metoden som vald metod. Inför examensarbetet och forskningen jämfördes de två olika metoderna kvalitativ och kvantitativ metod.

Den kvantitativa metoden används främst för att analysera numeriska data, så som medelvärden och korrelationer. Om forskningen som utförs baseras på numeriska data är den kvantitativa metoden fördelaktig och kan ge det bästa resultatet för forskningen. Den kvantitativa metoden ger möjlighet att generalisera resultatet genom att samla in data. Vid användning av den kvantitativa metoden kan man dra generella slutsatser och förutspå utfall.

Den kvalitativa metoden är inte lika fokuserad på numerisk data som den kvantitativa metoden. Den kvalitativa metoden används när forskningen är beroende av att använda förklaringar till undersökningsresultatet. Med mindre vikt på statistik och organiserad data fokuserar den kvalitativa metoden på förklaringar av människors känslor, åsikter, erfarenheter och beteenden. I den kvalitativa metoden används olika former av insamling av information för att antingen styrka ett påstående eller få fram ett resultat i sin forskning. Några av de vanligaste formerna av insamlingsmetoder är intervjuer av personer, fokusgrupper eller enkäter. (surveyMonkey, 2024).

Det finns både fördelar och nackdelar med de två olika metoderna, dels beror det mycket på vilken slags forskning som görs. Med den kvalitativa metoden kan man enklare samla in detaljerad information om ämnet som valts och bilda hypoteser. Med informationen som samlats in kan man identifiera problem eller bilda uppfattningar. Med den kvantitativa metoden kan man däremot använda statistik eller mätningar för att stöda hypotesen och komma fram till om den är sann eller inte.

Den kvalitativa metoden ger i allmänhet en djupare insyn i ämnet som undersöks, metoden kan också ge större flexibilitet. Om undersökningen som görs ändrar riktning på grund av resultat eller nya hypoteser bildas ger den kvalitativa metoden rum för flexibilitet. Nackdelar

med den kvalitativa forskningsmetoden kan vara att resultaten är ofta mycket specifika till det som undersöks och kan inte användas i andra sammanhang. Den andra nackdelen är relaterad till datainsamlingsmetoder som kan vara väldigt tidskrävande och kan ta lång tid att få tillräckligt med insamlad data för att till exempel stöda en teori.

Fördelar med den kvantitativa forskningen är bland annat att metoden baseras på numeriska data, vilket inte lika lätt kan påverkas av forskarens subjektiva teorier. Resultaten som fås genom den kvantitativa metoden är ofta applicerbara på en större population eller kan användas i andra sammanhang, detta beror förstås på hurdant ämne som valts. Nackdelen med den kvantitativa metoden är att den kan bli relativt ytlig, jämförelsevis med den kvalitativa metoden. (surveyMonkey, 2024).

Den valda metoden för detta examensarbete är den kvalitativa metoden. Den kvalitativa metoden valdes på grund av vilket ämne som skulle undersökas. Eftersom forskningen är baserad på en teoridel och en datainsamlingsmetod där intervjuer valdes som metod, ansågs den kvalitativa metoden vara bättre lämpad än den kvantitativa. När forskningen påbörjades blev det mycket snabbt klart att detta arbete kommer behöva en kvalitativ metod, då teoridelen till stor del består förklaringar av förtullningsprocessen. Den kvalitativa metoden ger utrymme för hypoteser i den empiriska delen, där utmaningar och problem undersöks med hjälp av intervjuer av ombud.

Examensarbetet byggs upp på en teoretisk del följt av en empirisk del. Teoridelen av arbetet går igenom förtullningsprocessens alla delar vid export från Finland till Norge, till exempel, vem gör tulldeklarering, vilka uppgifter behöver finnas med för att utföra en tulldeklarering och hur fungerar EU:s tulltaxa. I teoridelen tas även upp EU:s tullunion och Norges roll i EU, där ingår EES-avtalet och EFTA. Till teoridelen hör även delar av tullhanteringen så som varukoder och leveransvillkor, för att kunna utföra en tulldeklarering är dessa väsentlig information.

I den empiriska delen intervjuas transportföretag som fokuserar på vägtransporter och som exporterar till Norge från Finland. Intervjufrågorna fokuserar på utmaningar och problem vid exporter till Norge, så som svårigheter vid förtullning, dokumentation, gränsövergångar och kommunikation till Tulli. I intervjuerna vill jag även utforska potentiella förändringar som kan göras för att göra tullhanteringen lättare.

Intervjuerna innehåller samma frågor men med rum för följdfrågor för att få en så bred förståelse som möjligt.

1.4 Definitioner

Här följer en lista på definitioner och förkortningar som förekommer i texten och är viktiga att känna till inom export och tullhantering till Norge.

- EFTA = European Free Trade Association på svenska Europeiska frihandelssammanslutningen.
- EES = Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
- Förtullningsdeklaration = En deklaration som lämnas in till tullmyndigheter vid export eller import, där godset klareras alltså godkänns för export eller import. Deklarationen innehåller detaljerad information om varorna, så som varukoder, värde, vikt, avsändare och mottagare.
- Deklarant = En person eller företag som ansvarar för att lämna in en tulldeklaration till tullmyndigheterna vid export eller import.
- EU:s Tulltaxa = Systematiskt uppställt system med tre huvudkomponenter, varukoder, tullsats (vad personen måste betala för att få in eller ut en vara ur landet) och bestämmelser och restriktioner. Inom EU används det enhetliga systemet Taric.
- Tredje länder = Länder som inte är medlem i Europeiska unionen (EU).
- Spedition = Är en slags tjänst som inkluderar att organisera och hantera transporter och gods. Företag som erbjuder speditionstjänster kallas speditörer, där deras roll innebär att planera och optimera transporter.
- Intrastat = Ett system som används inom EU för att samla in statistikuppgifter om handeln mellan medlemsländer.

1.5 Arbetets struktur

Detta examensarbete är uppdelat i 11 huvudsakliga kapitel. Kapitel 1 introducerar arbetets syfte och bakgrund även vilka metoder som används för arbetet. I kapitel 1 beskrivs även vilka avgränsningar som gjorts för arbetet. Kapitel 2–5 är den huvudsakliga teoridelen av examensarbetet. Teoridelen är uppdelad i flera kapitel med underkapitel. Teoridelen överskådar Norges ställning i EU, tullens roll, handelsavtal, ombud, tullhantering och huvudprocesser vid export. Teoridelen roll i är att få en förståelse för förtullningsdeklarationer och förtullningens processer och bakgrund. Teoridelen ger betydande kunskap om förtullningsprocesser för att sedan fortgå till arbetets andra del där utmaningar och problem kommer undersökas.

Andra delen av arbetet är den empiriska delen vilket omfattar kapitel 6 och 7. I den empiriska delen undersöks utmaningar och problem vid förtullningsprocesser. Den empiriska delens metod består av intervjuer av två transportföretag som båda har sitt huvudkontor i Vasaoområdet. Intervjuerna tar upp frågor om största utmaningar vid förtullningsprocesser, gränsövergångar, kommunikation med tullväsende och vilka förändringar som skulle kunna göras för att förenkla arbetet med förtullningsprocesser. Intervjufrågorna som användes i intervjuerna finns bifogat som Bilaga 1.

Kapitel 8 diskuterar den kritiska granskningen av arbetet, både reliabilitet och validitet. Den kritiska granskningen undersöker även vilka källor som använts till arbetet och hur pålitliga källorna är. Kapitel 9 diskuterar arbetets syfte och varför jag som skribent valt att utföra detta arbete.

I kapitel 10 föreslås den fortsatta forskningen. Tullväsendet och tullhantering är baserat på lagar vilket gör att forskningen till stor del baseras på EU:s lagar och reglering. För att undersöka mer kring Norge och dess relation till Finland kunde mer forskning göras kring transporten till Norge så som tullager och infrastruktur, där lönsamheten vid export till Norge även kunde undersökas. För att återkoppla till intervjuernas resultat kunde även företags kunskap om förtullningar undersökas. Eftersom bristen på kunskapen hos företag var en av de största utmaningarna för ombud.

I kapitel 11 görs en sammanfattning av arbetet. I kapitlet diskuteras arbetets syfte och om det uppnått ett konkret resultat.

2 Norge som marknad

Finland står för 2,09 % av Norges import, vilket gör Finland till en liten del av Norges totala import. Även om Finland utgör en liten del av Norges import är ändå Norge en viktig exportfaktor för Finland. De produkter som Finland exporterar mest till Norge är malm och skrot av metaller, fordon för vägar, andra elektriska maskiner och apparater och maskiner för särskilda industrier. (Tulli, 2024h). Med Norges geografiska och kulturella närhet till Finland är Norge ett lockande land för finsk export. Finländska företag ser också Norge som en attraktiv etableringsmarknad, vilket kan potentiellt öka Finlands export till Norge.

Norge har ett av de högsta BNP per capita, detta återspeglas i deras välmående ekonomi och höga levnadsstandard. Norge är välkänt för sin uppbyggnad av olja och naturgas, deras starka ekonomi har också lett till en stark köpkraft och skapat rum för investeringar i andra sektorer. (Hoffner & Höye, 2023).

Logistiskt har Norge en mycket bra uppbyggd infrastruktur med moderna hamnar, flygplatser, och vägnätverk även om Norge präglas av ett bergigt och relativt svårframkomligt landskap för vägtransporter. För att vägarna skall kunna hållas i ett gott skick används vägavgifter. Vägavgifterna används både för att förbättra infrastruktur, hälsa och hållbarhet i det norska samhället. För transportföretag betyder detta en extra kostnad när de exporterar till Norge. (Epass24, 2024).

För Finlands del har enligt Norsk-Finska Handelsföreningen r.f gjort bedömningen att Norge har ett relativt smalt synsätt på Finland. Den bristande kunskapen om varandra är befintlig och gör handeln mellan länderna svårare. Norges uppfattning om Finland har etablerats som inåtvända och dåliga på språk, dessa uppfattningar vill den Norsk-Finska Handelsföreningen avhysa och i stället ge rätt information åt båda parter för att utöka handeln mellan länderna. Från Norsk-Finska Handelsföreningen finns ett relevant citat som enligt mig återspeglar verkligheten "Handeln mellan Finland och Norge kan mångdubblas – om vi vill". (NOFI, 2011). Detta uttryck återspeglar verkligheten både för vägtransporter och andra former av transport.

2.1 Tullunionens roll

För att förstå exportdeklareringens syfte är det viktigt att förstå Tullens roll i EU och Europa. EU:s tullunion grundades 1968, syftet med tullunionen är att göra det enklare för företag inom EU att idka handel mellan EU-länder. Tullunionen harmoniserar tullar på varor som importeras från länder utanför EU. Tullunionens syfte kopplas också till skydd av människors hälsa, djur och miljö. Tullunionen i praktiken innebär att EU-länder jobbar som en enda myndighet, vilket gör EU till världens största enskilda marknadsområde. (Europeiska Unionen, 2020).

Tullunionen använder en gemensam tulltaxa som tillämpas på länder utanför unionen, dessa länder benämns även som tredje länder. EU:s tull-myndighet innehar en viktig roll att övervaka internationell handel, både den inre marknaden, och export till tredje länder. EU:s tullunion samarbetar även med tredje länders tullmyndigheter, dessa samarbeten grundas på ett avtal där EU är en av avtalsparterna. Varje avtal är unikt och kan innehålla harmoniseringar av tariffer, specifika regler om rättigheter eller regler för att uppnå en hållbarare utveckling. (Finansministeriet, 2024).

Eftersom Finland tillhör den Europeiska unionen tillhör vi även tullunionen. Finlands tullväsende framhäver samhällsansvar och expertis i sin verksamhet. Tullen i Finland lyfter fram fem element som verksamheten strävar efter. Till det första elementet hör beskydd av Finland och Finlands intressen som en del av den europeiska tullunionen. Ett av de element som är praktiskt och många känner till är att skydda Finlands befolkning från skadliga produkter och produkter som kan skada Finlands miljö. Till Finlands tullväsende hör även att främja en smidig utrikeshandel och samtidigt främja en god konkurrensmiljö och förutsättningar. Tullen förser också Finlands företag och privatpersoner med tjänster för att kunna sköta tullärenden. Till det femte elementet nämns samarbetet mellan myndigheter nationellt och internationellt. (Helenius, 2021, Tulli, 2024i).

EU har valt att använda ett specifikt ordval när länder inom tullunionen för handel med varandra. Vid en export inom tullunionen används ordvalet utförsel, vid en import används ordvalet införsel. Detta ordval har bestämts för att minska synen på handelshinder inom tullunionen. Vilket betyder att ordet export skulle endast användas om godset transporteras till ett icke EU-land. Från ett branschperspektiv beskrivs ändå export som export oavsett om den går från Finland till Sverige eller

Finland till Kina. Detta ordval är ett bra initiativ från unionen men kan komma i skymundan från ett mer vardagligt språk. (Hoffner & Höye, 2023).

2.2 Handelsavtal

Den Europeiska unionen hör till världens största exportörer och med en inre marknad med över 446 miljoner konsumenter utgör den Europeiska unionens inre marknad även en attraktiv marknad för export från länder utanför EU. Enligt Världshandelsorganisationen har den Europeiska unionen rätt att ingå internationella handelsavtal med länder som inte tillhör EU. Handelsavtal gör det enklare för företag inom EU att utföra handel med länder utanför EU och skapa en större marknad och konkurrens på en global marknad (Eur-Lex, 2024b).

EU:s gemensamma handelspolitik grundas på tullunionen, där en fri rörlighet av varor, tjänster, personer och kapital skall garanteras inom den inre marknaden. För att EU:s inre marknad skall fungera behövs en enhetlighet i relation till omvärlden. Relationen till omvärlden behöver en handelspolitisk syn från EU, för att styrka EU:s export och import samt EU:s konkurrens. Eftersom Finland är medlem i EU kan inte Finland själv ingå handelsavtal med andra länder. Kompetensen om handelsavtal är helt överförd till EU som enhet. Däremot handelsavtal som ingåtts före medlemskap i EU kvarstår. (Hoffner & Höye, 2023).

2.2.1 EFTA

EFTA-konventionen är en organisation som grundades 1960, då anslöt sig sju länder till EFTA men år 2024 har EFTA fyra medlemsländer Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz. EFTA-länderna har lyckats utveckla ett av de största nätverken av frihandelsavtal. EFTA grundades som en alternativ modell i jämförelse med EU, där EFTA representerar en mellanstatlig modell för länder som är ovilliga eller icke förmögna att ansluta sig till EU. I EFTA är EFTA-rådet det högst styrande organet. EFTA övervakar och kontrollerar att det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) regler följs i länder som förbinder sig till EES-avtalet med EU.

Skillnaden mellan EU och EFTA är stor eftersom de har olika intressen och i vilken skala de utför sitt arbete. EU har många medlemsländer och betonar en bredare politisk och ekonomisk organisation som berör alla medlemsländer. EU:s bestämmande organ är komplext och utgörs av flera nivåer och medlemsländerna har rätt att tillföra kandidater från varje land. EFTA fokuserar primärt på att främja fri handel mellan EFTA-medlemsländer, EU-länder och tredje länder utanför EU. (Eur-Lex, 2024a, Efta, 2024b).

2.2.2 EES

EES är en typ av avtal med länder utanför Europeiska unionen för att utöka EU:s inre marknad som omfattar länder i EFTA. EFTA-länderna förhandlade fram EES-avtalet med EU 1992 som sedan trädde i kraft 1994. Idag hör Island, Liechtenstein och Norge till EES-avtalet och därmed förs de in i EU:s inre marknad. EES-avtalet skall garantera fri rörlighet av tjänster, varor, kapital och personer vilket är EU:s direktiv för handel i EU-länder. Länder som använder EES-avtalet måste också följa direktiv från EU som berör konkurrens, investeringar, arbete, försäljning av tjänster, bankväsendet, försäkringar och handel av varor. (Business Norway, 2023).

EES-avtalet för också med sig deltagande i EU:s olika program och organ, områden som berörs i EES-länder är socialpolitik, forskning och utbildning, miljö och klimat, konsumentskydd, turism och kultur. Dock har inte EES-länderna något formellt tillträde till EU:s beslutfattande organ, men länderna kan dock lämna in synpunkter under den förberedande fasen för till exempel kommande lagstiftningsförslag som berör EES-avtalet. Till EES-ländernas rättigheter i EU hör också rätten att delta i expertgrupper och kommissionskommittéer. Genom att vara delaktig i vissa delar av EU:s styrorgan kan EES-länderna känna sig mer delaktig i den inre marknaden i EU.

EES-avtalet grundas på de fyra områdena fri rörlighet av tjänster, varor, kapital och personer. Till EES-avtalets politiska områden hör inte tullunionen, den gemensamma jordbruks- och fiskepolitik, den gemensamma säkerhetspolitiken och den ekonomiska och monetära unionen (EMU). Tullunionen omfattar inte EES-länder, vilket betyder att de fortfarande har sina egna tullförfaranden.

Länder som inte är medlem i den Europeiska unionen hör därmed inte till EU:s tullunion och använder tulltariffer. Varor skall kunna cirkulera fritt mellan EU och EES-länder, men för att detta skall fungera i praktiken behöver produktkraven regleras. Produktkraven i EES-länderna är identiska med EU-länder, detta för att varorna skall kunna cirkulera fritt mellan länder. EES-ländernas nationella reglering av produkter måste då undgås och ersättas med EU lagstiftning. (Europaparlamentet, 2024, Europeiska Kommissionen, 2024).

3 Ombud

I Europa utförs 80 % av tullhanteringen av olika ombud åt deras kunder, kunderna är för det mesta etablerade företag med FO-nummer som behövs vid en tulldeklaration. Ett ombud kan vara ett specialiserat tullombud så som speditörer, transportörer eller logistikleverantörer som erbjuder tullhanteringstjänster utöver deras vanliga transporttjänst. Det finns olika typer av ombudskap, den typ som det gäller skall också uppges i tulldeklarationen. De olika typerna innefattar olika skyldigheter och rättigheter. (Tullverket, 2024a).

I det direkta ombudskapet agerar ombudet för kundens räkning och utför således deklarationen i kundens namn. Handlingen ses som om den utförs direkt av kunden, inte ombudet. Ett exempel på direkt ombud, ett finskt företag vill exportera till Norge och anlitar ombudet som ett direkt ombud. Ombudet lämnar in tulldeklarationen och betalar avgifterna i det finska företagets namn. Ansvaret bärs då direkt av det finska företaget, eftersom ombudet agerar som direkt ombud. Vid direkt ombudskap görs all kommunikation med tullen direkt till det finska företaget även om ett ombud lämnat in tulldeklarationen. I tulldeklarationen anges direkt ombud med kod 2. (Tulli, 2024a). Något som är viktigt att förstå vid direkt ombud är att ombudet inte kan utföra tulldeklarationen utan en fullmakt av kunden, eftersom ombudet skall verka i kundens namn. Enligt Tullverket.se är det direkta ombudet den vanligaste formen av ombud, detta utgår från Sveriges statistik. (Tullverket, 2024a).

Den andra typen av ombud är indirekt ombud. Vid indirekt ombudskap agerar ombudet i sitt eget namn för att jämföra med direkt ombud där ombudet agerar i kundens namn. Ett exempel på indirekt ombud, ett finskt företag vill exportera till Norge och anlitar ett ombud som indirekt ombud. Ombudet lämnar in tulldeklarationen i ombudets namn och betalar

avgifterna. På detta sätt blir ombudet juridiskt sett ansvarig mot tullen. När deklarationen är godkänd faktureras kunden för ombudets tjänster och avgiften för tulldeklarationen. Nackdelen med denna typ av ombud är att ombudet blir direkt ansvarig om något blivit fel vid tulldeklarationen, även om uppgifterna kunden lämnat in är rätt. Som kund är det då viktigt att välja ombud som är tillförlitliga när man väljer att anlita ett ombud som indirekt ombud. I tulldeklarationen skall indirekt ombud uppges med kod 3. Enligt Tulli.fi får man inte använda indirekt ombud vid vissa typer av exporter. Indirekt ombud får ej användas vid export som avslutar aktiv förädling eller inleder passiv förädling. (Tullverket, 2024a, Tulli, 2024a).

3.1 Transportföretag som ombud

Det finns många fördelar med att anlita ett transportföretag som ombud. Transportföretag har till stor del lojala kunder eller avtal med kunder att köra gods under en avtalad period. Kunderna kan ha varierade laster eller tidskrav som behöver tillgodoses, därmed har transportföretag ofta bred erfarenhet och har god förmåga att tillgodose kunders behov. Transportföretag som verkar som ombud vid tulldeklarering är insatta i lagar och bestämmelser över processen, dit hör även vilka rättigheter och skyldigheter båda parterna har. Genom att anlita ett transportföretag minskar också risken för misstag eller fel i deklarationen då informationen inte går via många parter. Transportföretag använder sig av elektroniska tulldeklarationer som påskyndar processen och minskar risken för misstag. (Tulli, 2024a).

Risken med anlitan av transportföretag kan vara expertis för specialförtullningar, då transportföretag kan vara relativt nischade på vissa varor. Detta kan bero på hur företaget valt att ta emot bokningar från kunder, om företaget inte gjort ett varierat antal förtullningsdeklarationer kan det bli svårt att tillgodose kunder med andra typer av varor än vad de vanligtvis utför. Risken finns också om transportföretaget väljer att göra tulldeklarationen även om de inte har kunskapen som behövs, vilket kan leda till fel i tulldeklarationen. Transportföretagen som verkar som ombud har ofta god expertis och kan med hjälpmedel klassificera varor för att få rätt varukod och hitta den information som behövs från Tulli och Fintaric. Efter att ha gått igenom hur ett ombud för tulldeklarering fungerar finns det både fördelar och nackdelar att överväga. (Hoffner & Höye, 2023).

3.2 Varför anlita ett ombud

Varför skulle en kund välja ett ombud i stället för att registrera sig hos tullen och vara behörig att göra en förtullningsdeklaration själv? Många större företag är registrerade för att kunna utföra deras egna tulldeklarationer, för att företagen är så pass stora att det är lönsammare för dem att göra deklareringsen själva. Det betyder också att de har resurser för att rekrytera personer som kan arbeta med förtullningar. Större företag kan naturligtvis anlita ombud vid förtullningar även om de är kapabla att utföra de själva. Möjligen kan det röra sig om en mer avancerad export eller andra omständigheter som gör det lättare att anlita ett ombud. (Hoffner & Höye, 2023).

Medelstora och små företag är den grupp företag som vanligtvis anlitar ett ombud för tulldeklarering. Dessa företag har möjligen inte resurser eller kunskap att utföra tulldeklarering själva och anlitar ett ombud. Det kan också handla om företag som inte exporterar så ofta, vilket gör det lönsammare att anlita ett ombud när företaget väl har något att exportera. När ett anlitande av transportföretag som ombud sparar företaget som anlitar ombudet tid då exporten möjligtvis också kommer utföras av ombudet som klassas som ett transportföretag. Vid ett sådant tillfälle kommer ombudet få direkt all info både om godset och transporten i sig, vilket gör det betydligt enklare för den som anlitar ombudet. (Hoffner & Höye, 2023).

Anlitande av ombud beror således på företagets resurser, expertis, och typ av förtullning. För både små och medelstora företag men även större företag kan expertis spela roll om ett ombud skall anlitas vid en potentiell tulldeklaration. Med egen erfarenhet av förtullningsdeklarationer är det stor skillnad på expertis bland små företag och större företag. Med detta menar jag vilka uppgifter som behöver finnas på en faktura eller på annat sätt tillhandahållas till ombudet. Från egen erfarenhet är det många kunder till ombud som inte vet vilka uppgifter som behövs för att kunna utföra en förtullningsdeklaration. Enligt mig spelar således expertis en stor roll om ett företag anlitar ett ombud eller ej. (Hoffner & Höye, 2023, Tulli, 2024a).

4 Tullhantering

Tullhantering är ett komplext område att arbeta med där väldigt få har en fullständig kunskap om hur exportdeklarationer utförs eller varför man behöver göra som man gör. Tullhantering är också ett mycket brett område där det finns många regler för olika transportsätt, varor och handelsavtal, dessa regler och processer kan göra handeln med tredje länder snabbt komplicerad.

När en exportdeklaration med vägtransport som vald transport utförs krävs en hel del information för att kunna utföra deklarationen på ett godkännbart sätt. I detta kapitel tas upp de delar av tullhanteringen och tulldeklarationen som man behöver veta vad de betyder, med fokus på vägtransporter. Många delar av exportdeklarationen kan även användas till andra former av transporter, men några delar skiljer sig åt.

4.1 Lagstiftning

Tullhanteringen är mycket reglerad och grundar sig på en omfattande lagstiftning. Eftersom Finland är medlem i EU och som nämnts tidigare är vi också med i EU:s tullunion, tullunionens gemensamma lagstiftning kallas Union Customs Code. För de som arbetar med tullhantering blir detta snabbt komplicerat då de måste uppfylla kraven i EU:s tullkodex men även de nationella reglerna i Finland. De nationella reglerna berör till störsts del moms, så som registrering av importmoms och tullavgifter. (Hoffner & Höye, 2023).

4.2 Incoterms

Incoterms behandlar de regler som berör den internationella frakten. Incoterms är ett samlat regelverk som fastställs av Internationella handelskammaren (ICC). För att förklara i kortet vad Incoterms är; leveransvillkor som bestämmer köparens och säljarens ansvar för transporten, godset, och kostnaderna. Regelverket för frakt (Incoterms) utkommer med nya och uppdaterade versioner med jämna mellanrum. Den senaste versionen som har utgetts är Incoterms 2020, som efterföljer Incoterms 2000. Leveransvillkoren måste finnas med i en tulldeklaration och är ett system som används internationellt. För vägtransporter kan man

inte använda sig av alla leveransvillkor, då några av leveransvillkoren är endast avsedda för båtfrakt. (Tulli, Incoterms 2020 -Leveransklausurer, 2024b).

Incoterms leveransvillkor består av 11 olika klausuler eller med annat namn handelstermer. Dessa 11 klausuler består av sju olika handelstermer som kan tillämpas på alla transportsätt, och fyra handelstermer som endast berör sjöfrakten. De olika leveransvillkoren beskriver först och främst köparen och säljarens skyldigheter och rättigheter vid transport av varor. Leveransvillkoren är utformade från varans väg från säljare till köpare. Vilka leveransvillkor som väljs vid avtalat köp kan påverka många olika faktorer både i godsets frakt och tullvärde. Leveransvillkoren som slutligen väljs till export måste nämnas i tulldeklarationen. (Tulli, Incoterms 2020 -Leveransklausurer, 2024b).

Risk är ett mycket vanligt och återkommande begrepp när man pratar om Incoterms och dess betydelse för frakten av en vara. Risk innebär i detta sammanhang risken transporten medför. Varan eller godset kan anlända till köparen i förstört skick eller inte i det avtalade skicket. I värsta fall kan också varan eller godset försvinna, vilket också är en risk. Då behövs ett avtalat leveransvillkor för att få fram vem som stod för risken vid ett visst tillfälle under leveransen. Vem som står för riskerna beror automatiskt på vilket leveransvillkor som väljs. I Incoterms 2020 står det tydligt när risken övergår till den andra parten, vilket kan vara avgörande om problem uppstår. Tidpunkten för när risken övergår beror på vilket leveransvillkor som väljs, vissa leveransvillkor är mer långtgående än andra. Då några av leveransvillkoren är mer långtgående än andra kan en av parterna få nackdelar eller fördelar under transporten om något skulle hända godset. Det finns också en icke specificerad regel som benämns som Force majeure. Vid transport på väg finns det risker som kan vara helt oförutsägbara, då finns en bestämmelse där parten som bär ansvaret vid tidpunkten när händelsen skedde har tid på sig att fullfölja transporten. Oförutsägbara risker kan vara extremväder som påverkat transporten eller bränder i transporten. Force majeure innebär att ingen av parterna är skyldiga. Force majeure är inget specificerat leveransvillkor i Incoterms men kan förekomma i handelsavtal som en underklausul. (Hoffner & Höye, 2023).

I Incoterms 2020 har köparen i de flesta fall skyldigheten att överlämna relevant information till säljaren. Denna information har stor betydelse för att säljaren skall kunna fullfölja sina skyldigheter. Relevant information kan vara avtalad plats för avlämning på köparens ort, bistå säljaren med leveransbevis och ge information angående tidpunkt för leverans. Något som är självklart men som inte alltid uppfylls är köparens skyldighet till att betala priset för godset enligt avtalet.

Incoterms 2020 har också inverkan på tullhanteringen, då några av leveransvillkoren har en inverkan på godsets tullvärde. Vid avtal där köparen står för delar eller hela transporten med utgångspunkt på huvudtransporten, skall kostnaden för frakten fram till köparens avtalade plats läggas till godsets värde i handelsfakturan vid beräkningen av tullvärdet. Leveransvillkor som berör detta är: EXW, FCA, FAS och FOB (FAS och FOB berör endast sjöfrakt). Avtal som sluts med leveransvillkor där säljaren står för transportkostnader och försäkring fram till köparens avtalade mottagarplats anses transportkostnaderna vara inkluderade i godsets försäljningspris, således ska inte frakten räknas in i tullvärdet på godset. Leveransvillkor som berör detta är: CFR, CIF, CPT, CIP, DPU, DAP och DDP (CFR och CIF berör endast sjöfrakt). För att klargöra vilka leveransvillkor som används för transporter med lastbil: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DDP och DPU. Även om Norge är medlem i EES och EFTA är de inte medlem i EU:s tullunionen, i tulldeklarationen måste ett leveransvillkor uppges. (Tulli, 2024b, Hoffner & Höye, 2023).

4.3 Taric och varukoder

Taric är EU:s integrerade tulltaxa, vilket är en flerspråkig databas där alla bestämmelser som rör EU:s tulltaxor är samlade. Taric kan beskrivas som en databas med alla varukoder som behövs när gods skall exporteras ut ur EU-området. Alla varor har en specifik kod, koden används i tulldeklarationen. Taric databasen skall garantera att det finns en tydlig tillämpning för EU-länderna, vilka åtgärder som behöver vidtas vid import till EU och export från EU. Det är Europeiska Kommissionen som förvaltar och publicerar i Taric. Europeiska kommissionen kan tilldela kodnummer och uppdatera och informera EU-länderna om ändringar. (Europeiska Unionen, 2024).

En av Taric:s viktigaste betydelse är den gemensamma tulltaxan. Tulltaxan är kombinationen av klassificering av varor och tullsatser som gäller för alla klasser i hela EU. (Eur-Lex, 2023).

Taric är ett internationellt system som EU:s medlemsländer kan använda till deras nationella system. Information från Taric kan således överföras till de nationella systemen, så som i Finland där vi använder Fintaric. Fintaric är en varukodstjänst där alla varukoder hittas och dess åtgärder, tullavgifter, EU:s import och exportrestriktioner och Finlands nationella import-och exportrestriktioner. Fintaric kan även används som en beräkningsfunktion av

tullar och skatter som skall tas för olika varor. Man kan också hitta varukoder i Taric från EU kommissionen men där visas dock inte nationella restriktioner. (Eur-Lex, 2023).

Genom att ha den rätta varukoden hittas också om du kan få förmånsbehandling, det vill säga lägre tull eller en tullbefrielse. För att göra export eller import lättare för företag till exempel om ett företag kommer att exportera en viss vara en bestämd längre period kan företaget ansöka om ett bindande klassificeringsbesked. Det bindande klassificeringsbeskedet är ett beslut om att varukoden hålls oförändrad för en bestämd tid för att företaget bättre skall kunna förutse sina kostnader för exporten. Detta är ett bra verktyg eftersom det ständigt sker förändringar av varukoder. Även om det sker mindre förändringar hela tiden i Taric görs en större uppdatering av HS-nomenklaturen med ungefär 5 års mellanrum. Genom att uppdatera HS-nomenklaturen med flera års mellanrum blir det inte en ständig förändring, stora konstanta förändringar kan leda till försvårat arbete för förtullningsärenden. (Tulli, 2024c).

4.3.1 Vad är varukodens syfte?

En varukod består av åtta siffror i exportdeklarationen och vid import används en tiosiffrig kod, exportkoderna står i fokus för detta arbete. Varukoden berättar mycket om vilken vara det är som skall exporteras, då Taricsystemet och koderna är uppbyggda på ett specifikt sätt. Som exportör eller ombud är det deras ansvar att varorna är rätt klassificerade, om varorna deklarerats fel kan det bli problem att få varan ut ur EU och det kan också betyda att kunden betalat för lite eller för mycket i tull. Klassificeringen av varor är också viktigt för att veta om det behövs specialtillstånd för att föra varorna ut ur EU. (Tulli, 2024c).

Varukoder är baserade på The Harmonized Commodity Description and Coding System, detta system är ett internationellt system som över 200 länder använder som grund för tulländamål. För att förenkla namnet används HS-nummer i vardagligt språk. I varukoden benämns de fyra första siffrorna som HS-nummer, de sex första siffrorna benämns som HS-undernummer. I EU har man valt att utöka varukoden utöver HS-nummer och HS-undernummer benämns den åttasiffriga varukoden som kombinerade nomenklaturen eller som i dagligt tal KN-nummer. KN-nummer bildar EU:s tulltaxa som skall användas för klassificering av varor vid export. KN-nomenklaturen används även till statistikdeklarationerna för EU:s interna handel och vid export. EU:s statistikdeklaration benämns som Intrastat och är EU:s system för att samla in statistik om handeln som

medlemsländerna i EU gör. KN- nomenklaturen ändras årligen och den nomenklatur som träder i kraft för kommande året publiceras årligen senast i slutet av oktober. (Tulli, 2023d).

EU har valt att bygga upp den kombinerade nomenklaturen med en så kallad arbetstulltaxa som då är Taric. Taric använder sig av tiosiffriga varukoder, som gör det möjligt att koppla ihop bestämmelser med den specifika nomenklaturen. Alla varukoder har även en beskrivning, beskrivningen används också vid klassificeringen. (Tullverket, 2024b).

Ett exempel på en varukods uppbyggnad från Tullverket.se (Sveriges uppbyggnad av varukoder följer även Finlands uppbyggnad då båda länderna är med i EU och baserar deras tullsystem på EU:s system). Varukoden som undersöks är en plånbok gjord av läder. Varukoden hittas under kapitel 42, kapitlet för 42 har en beskrivning ”Lädervaror; sadelmakeriarbeten, reseffekter, handväskor och liknande artiklar; varor av tarmar.” Beskrivningen är tagen ur Fintaric och dess system. För att hitta en mer specifik beskrivning för en plånbok gjord av läder är det viktigt att hitta rätt HS-nummer, den fyrsiffriga varukoden. Koden 4202 passar in på varan, beskrivningen från Fintaric lyder ”Koffertar, resväskor, sminkväskor, attachéväskor, portföljer, skolväskor, fodral, etuier och väskor för glasögon, kikare, kameror, musikinstrument eller vapen samt liknande artiklar; ressäckar, isolerade väskor för mat eller dryck, necessärer, ryggsäckar, handväskor, shoppingväskor, plånböcker, portmonnäer, kartfodral, cigarettetuier, tobakspungar, verktygsväskor, sportväskor, flaskfodral, smyckeskrin, puderdosor, matsilveretuier och likande artiklar, av läder, konstläder, plast (i form av plattor, duk eller folier), textilvara, vulkanfiber eller papp eller helt eller till största delen belagd med sådant material eller papper”. Eftersom denna beskrivning är mycket lång och innehåller många olika varor hittas en mer specifikare kod för plånbok gjord av läder i nästa underkapitel, då plånbok också var uppräknad av dessa varor. (Fintaric, 2024j).

HS-undernumret för vår vara är 4202 31, till denna HS-undernummer är beskrivningen följande ”Artiklar av sådana slag som normalt bärs i fickan eller handväskan”. Det sista steget i sökande av varukoden är KN-numret, vilket också är den fullständiga varukoden som behövs för en export. Den specifika varukoden som behövs för produkten plånbok gjord av läder kommer vara 4202 31 00. Beskrivningen för denna kod är följande ”Med utsida av läder eller konstläder”, taget ur Fintaric system 2024. (Tulli, Fintaric, 2024j).

Varukoderna är i många fall mycket specifika som i exemplet ovan. Men för många varor kan det vara svårt att hitta en varukod som verkar rätt. Till detta används en varukod där HS-numret och HS-undernummer är rätt men det slutgiltiga KN-numret går under ”Andra”.

Kapitlet ”Andra” finns under de flesta HS-nummer och bildar i sig själv också en fullständig varukod men är mer ospecificerat än de andra varukoderna i samma kapitel. (Tulli, Fintaric, 2024j).

4.4 EORI-nummer

EORI-nummer står för Economic Operator Registration and Identification number, och är ett unikt registreringsnummer. EORI-nummer används vid all typ av tullhantering vilket också inkluderar export till tredje land för att identifiera varuägaren. EORI-nummer finns registrerade i ett register som också är gemensamt för hela EU. EORI-numret är ett krav från EU för att vara behörig att utföra tulldeklarationer eller andra tullaktiviteter som till exempel ansöka om tillstånd eller certifieringar. Med andra ord, saknas ett EORI-nummer är det inte möjligt att hantera tullärenden eller upprätta en tulldeklaration. Viktigt att notera, ett EORI-nummer är inte samma sak som FO-nummer, dessa två kan vara lätta att blanda ihop men de har olika betydelser. (Hoffner & Höye, 2023).

Ett företag som är etablerade inom EU kan ansöka om ett EORI-nummer, det är dock viktigt att veta att EORI-numret måste ansökas i det land företaget är registrerat i. EORI-numret behöver bara ansökas om en gång, därefter har företaget ett nummer de använder för alla tullärenden. Ett EORI-nummer kan också behövas som privatperson men i Finland behövs endast EORI-numret om du som privatperson exporterar eller importerar varor som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränsen, med andra ord CBAM-varor. Om du som privatperson exporterar eller importerar varor för eget bruk behövs inget EORI-nummer. (Tulli, 2024g).

5 Huvudprocesser vid export

Vid exporter finns det två typer av förfaranden som kan användas, normalförfarande och export vid tullförfarande med ekonomisk verkan. Normalförfarande kan användas vid export till tredje land och är också den vanligaste typen av förfarande vid export till tredje land som i detta fall är Norge. Jag har valt att fokusera mer på normalförfarande då det är mer relevant till mitt syfte och arbete, men jag har ändå valt att kort förklara vad export vid tullförfarande med ekonomisk verkan är för att få förståelse över båda förfaranden. Varje export (och import) måste ha ett förfarande i tulldeklarationen för att den skall godkännas av Tulli. (Hoffner & Höye, 2023).

5.1 Export vid tullförfarande med ekonomisk verkan

Vid export med ekonomisk verkan gäller speciella regler, under detta förfarande krävs också att exporten avslutas under den utsatta tidpunkten samt att den går enligt de krav som krävs. Det finns olika typer av förfaranden under denna typ av export: tullager, tillfällig införsel, temporär export, aktiv förädling, passiv förädling och tillstånd för slutanvändning. De förfarande som är vanligaste av dessa är tullager och temporär export.

Tullager är ett lager som Tulli har godkänt där man kan lagra varor som är icke-unionsvaror som är hänfödda till tullagerförfarande. När en vara lagras i ett tullager som skall återexporteras ut ur EU betalas ingen tull eller skatt alls i EU.

Med temporär export menas att godset förs ut ur EU och sedan förs in till EU igen. Varor som behöver förfarandet temporär export kan till exempel vara varor som skall ställas ut på mässor eller likande och sedan förs tillbaka in till EU. Det kan också handla om verktyg eller maskiner som behövs för arbete i ett icke EU-land, när arbetet är slutfört förs de in till EU igen. Vid en temporär export kan varorna som förs ut ur EU vara utanför EU upp till ett år, därefter måste varorna föras tillbaka in till EU. Fördelen med den temporära exporten är att exportören kan importera varorna till EU utan att behöva betala moms eller tullavgifter. Dock finns det ett krav för detta, varan måste vara i oförändrat skick och varuägaren måste kunna påvisa att varan varit exporterad. (Hoffner & Höye, 2023).

I tulldeklarationen används förfarandekoderna 21, 22 eller 23, koderna har olika betydelse och deklareranten väljer då vilket förfarande som passar till den temporära exporten. Kod 23 betyder att varan förs ut ur EU temporärt och importeras tillbaka till EU i ett oförändrat skick. Kod 23 används då för varor som till exempel använts på mässor eller liknande utställningar. Kod 22 används när varan förs ut ur EU när importtullsatsen är noll för reparation, förädling eller annan behandling av varan (här ingår inte passiv förädling). Kod 21 används när en export är temporär och en passiv förädling. Viktigt att notera när kod 21 används är att importmomsatsen måste vara större än noll. För att kunna utföra en passiv förädling behövs ett tillstånd från tullen och enligt Tulli behövs i allmänhet även ett INF-nummer. INF är ett dokument som används vid passiv förädling för att utbyta information mellan tullmyndigheter när varorna exporteras och senare återimporteras till EU. Med hjälp av dokumentet kan man hålla koll på varornas ursprungliga exportskick och bearbetade eller förädlade skick vid återimport. (Tulli, 2024f).

5.2 Normalförfarande

I teoridelens början har det gått igenom bakgrunden till en tulldeklaration och varför den görs. I detta skede kan den fullständiga tulldeklarationen beskrivas mer detaljerat, till detta hör vad som behöver finnas med i en tulldeklaration med fokus på normalförfarande och vägtransporter.

Normalförfarande är det vanligaste förfarandet och kan också användas av alla varuägare som vill exportera gods till tredje land. Som nämnts tidigare skall en digital tulldeklaration lämnas in till Tulli för att utföra en export till tredje land. Tulldeklarationen kan lämnas in av varuägaren själv eller genom ett ombud, ombudet kan då vara ett speditörsföretag eller ett transportföretag som har utöver deras transporttjänst också tulldeklaration tjänster för deras kunder. Som nämnts tidigare kan ombudet verka som direkt eller indirekt ombud åt kunden. Vid ett normalförfarande används koder som börjar på 10 i tulldeklarationen. (Tulli, 2024e, Hoffner & Höye, 2023).

För att göra förklaringen av en tulldeklaration så konkret som möjligt har jag valt att utgå från att deklaranter är ett indirekt ombud för en kund som vill skicka gods till Norge. Kunden behöver som nämnts tidigare ett EORI-nummer som är registrerat i tullens register för att ombudet skall kunna utföra tulldeklarationen. Före ombudet gör tulldeklarationen behövs en handelsfaktura över godset från kunden, utöver fakturan behövs också en fraktsedel med information om varifrån godset sänds och adress för mottagarplats. På en faktura kan det också finnas information om avsändare och mottagare, men också faktureringsadress vilket ibland inte är samma som leveransadress. På fakturan eller på fraktsedeln behöver det finnas information om godsets brutto- och nettovikt och även godsets fullständiga värde. Värdet behöver inte vara i euro då förtullningsprogrammet kan också använda sig av andra valutor.

På fakturorna skall det också finnas godsets varukod, eller om det är flera typer av gods behövs varukoder för alla typer av varor. För att ombudet skall kunna utföra en godkännbar tulldeklaration behövs också värde och vikt på alla varukoder om det finns flera. Varukodernas vikt och värde slås ihop enligt varukod för att få en fullständig sammanfattning av hur mycket det finns med i lasten per varukod. Det är således inte möjligt att göra en tulldeklaration om det inte finns enskilda vikter och värden per varukod då tullen kräver detta i det elektroniska programmet för tulldeklarering. (Hoffner & Höye, 2023, Tulli, 2024e).

Om godset som skickas till Norge hör under farligt gods behövs även en kod för det farliga godset, för att benämna farligt gods används termen ADR. ADR klassificeras i nio olika

klasser, den klassificeringen som anses vara den farligaste är den första klassificeringen. Numret som behövs till tulldeklarationen kallas UN-nummer. UN-nummer står för United Nations – number. UN-numret innehåller en fyrsiffrig nummerserie som identifierar det farliga ämnet. UN-numret förklarar även hur ämnet skall hanteras, förpackas och märkas vid transport. (MSB, 2023).

På fakturan från kunden behöver det också finnas ett leveransvillkor, med andra ord Incoterms. Leveransvillkoren fastställer som tidigare nämnts både ansvar för risker och vem som betalar frakten. För ett ombud som är ett transportföretag är detta väsentligt att veta eftersom ombudet behöver veta vem de skall fakturera för frakten. (Tulli, Incoterms 2020 - Leveransklausurer, 2024b)

När ombudet är ett transportföretag väljer de vilken bil som används för transporten, i tulldeklarationen behövs ett registernummer och var bilen är registrerad. I deklarationen används kod 3 för vägtransporter. När en vägtransport görs behövs också transitland registreras i programmet för deklarationer. I detta fall är transitländerna Finland, Sverige och Norge. För att fullborda tulldeklareringen behöver deklarationen ett utförseltullkontor. Utförseltullkontor betyder var bilen går över gränsen från Sverige till Norge. Tullövergången sätts in som ett nummer i tulldeklareringen. När godset förs ut ur EU-området till tredje land är det ofta transportören som anmäler när varorna har förts ut ur EU-området.

När alla uppgifter är ifyllda kan tulldeklareringen skickas in för godkännande av tullen. Godset frigörs för export när tullen godkänt tulldeklarationen. När tullen godkänt tulldeklarationen får ombudet ett utförseltillstånd, dokumentet innehåller ett MRN-nummer. MRN-nummer är en förkortning för Master Reference Number. (Ålands, 2024). MRN-numret är beviset på att godset är klart för export. Hela processen avslutas med att exporttullkontoret utfärdar ett exportbevis på begäran. Därefter stängs exportdeklarationen enligt det MRN-nummer tulldeklarationen fått, således är varorna klassade som exporterade. (Hoffner & Höye, 2023).

6 Empirisk studie

Den empiriska delen av mitt arbete baseras på teorin som gått igenom. Enligt syfte och frågeställningar för arbetet undersöker den empiriska delen om tullhanteringen ses som problematisk bland ombud eller om det finns en helt annan synpunkt på förtullningar. Till den empiriska har jag intervjuat två transportföretag som har som tilläggstjänst tulldeklarering till sina kunder.

6.1 Val av undersökningsmetod

Den valda undersökningsmetoden till empirin är en kvalitativ metod. Den kvalitativa metoden valdes för att få en så bred kunskap som möjligt över utmaningar och problem i samband med tullhantering. Den kvalitativa metoden beskrivs som en undersökning där informationen samlas in genom konversationsinriktad kommunikation. När en kvalitativ metod används kan en hypotes utvecklas, baserat på intervjuer som gjorts för forskningen. Fördelen med att använda den kvalitativa metoden är bland annat att kunna jämföra svar från personer som intervjuats, fånga upp förändrade attityder och lägga till ett sammanhang till den teori som tillhandahållits. (Norstat, 2024).

I den empiriska delen av mitt arbete har jag valt att intervju två transportföretag som verkar som ombud för att få en så bred bild som möjligt om tullhantering och dess utmaningar och problem. Intervjufrågorna baseras på teoridelen och frågeställningarna för arbetet.

6.2 Förtullningsprocessens utmaningar

Under förtullningsprocessen är det inte bara själva deklARATIONEN som kan bli fel, utmaningar under processen kan också uppstå. Med hjälp av teorin kommer jag i den empiriska delen försöka undersöka förtullningsprocessens utmaningar och problem, eller om processen anses vara relativt problemfri även om Norge inte tillhör EU och tullunionen och anses som ett tredje land av EU.

I förtullningsprocessens utmaningar kan man tänka sig att förtullningsdeklARATIONEN spelar en stor roll. Som tidigare nämnts behövs den rätta informationen från kunder för att kunna utföra en godkänd tulldeklaration. Här kan man också tänka sig att inkludera vikten av rätt

information för att gränsövergången skall kunna ske smidigt. Exempelvis fel vikt anmäldes i deklARATIONEN, vilket kan ge konsekvenser vid gränsövergången.

Till utmaningar och problem kan man också tänka sig tekniska problem med programmen som används vid förtullningsdeklARATIONEN. Eftersom dagens värld är beroende av teknologi är arbetet mycket utsatt om tillexempel internet skulle sluta att fungera eller om det skulle uppstå ett elavbrott. Om detta skulle uppstå på en arbetsplats där det exempelvis skulle vara bråttom att få i väg en förtullningsdeklARATION gör det arbetet svårt och sårbart. Detta är såklart ett problem som kanske inte uppstår på daglig basis men som fortfarande är ett problem och en risk.

7 Resultat av intervjuer

Företagen som valdes ut för intervjuer är klassade som ombud, de är transportföretag som även erbjuder tulldeklARATION tjÄnster åt deras kunder. Båda företagen är etablerade i Österbotten och erbjuder liknande tjÄnster både inom transport och tulldeklARATION.

Jag valde att ställa samma frågor åt båda företagen, eftersom de utför liknande tjÄnster. På detta sätt ville jag få fram om de har liknande uppfattningar om problem och utmaningar eller om det finns större skillnader. Intervjufrågorna tar upp de relevanta ämnena som berörs i teoridelen så som; har förtullningsarbetet försvårat export till Norge? Finns det betydande risker med att vara ett ombud? Har gränsövergången orsakat problem? Finns det tekniska problem när man använder det digitala tullprogrammet? Finns det problem med kommunikationen till tullen om problem skulle uppstå?

7.1 Intervju med Axel Williamsson

Intervjun utfördes på plats på Axel Williamssons kontor i Vasa den 24.10.2024. Respondenten är en av ägarna i Axel Williamsson OY och har för en tid sedan av sagt sig rollen som chef på företaget och är nu pensionerad. Respondenten har varit aktiv i transportbranschen en stor del av livet och har således mycket kunskap om både hur förtullningsarbetet var förut och hur det har utvecklats med den teknologiska utvecklingen. Intervjun är ett hjälpmedel för att kunna besvara en av forskningsfrågorna till detta arbete, ” vilka är de största utmaningarna ombud möter i förtullningsprocessen vid export från Finland till Norge?”. ”

7.1.1 Största utmaningar och risker

Inledningsvis diskuterades vilka är de vanligaste och största utmaningarna vid förtullningsarbetet. Här kom diskussionen snabbt in på kundens ansvar om att ge rätt information till ombudet. Respondenten nämnde vikten av att få en HS-kod då det på fakturan av kunden kan stå en beskrivning av godset som man själv inte har någon aning om vad det är. Då har man egentligen två alternativ försöka söka vad det egentligen är för gods och försöka hitta en HS-kod som skulle passa, eller ta kontakt med kunden och fråga om de redan har en HS-kod som de brukar använda. Vilken information som behöver finnas med på fakturan anser respondenten vara en av de största utmaningarna, där kunden inte alltid heller vet vad som behöver finnas med på en faktura för att de skall kunna utföra förtullningsdeklarationen. Här nämndes också det extra arbete som då krävs av ombudet när informationen inte finns på fakturan från början. Under största utmaningar påpekade även respondenten hur enkelt det har blivit mot hur det var förut med dagens teknologi som den huvudsakliga faktorn, vilket på många sätt är positivt. Förut var man tvungen att gå till ett förtullningskontor med alla papper och om något var fel var man tvungen att åka tillbaka och rätta felet sedan åka tillbaka till tullkontoret. Detta skapade en helt annan arbetssituation mot vad det är idag. Utvecklingen av förtullningar har såldes blivit snabbare och enligt respondenten är utvecklingen mestadels bara positiv.

Enligt respondenten anser hon att det inte finns få större risker för ett ombud att exportera till Norge, de risker som skulle finnas skulle i så fall kunna röra sig om ekonomiska risker om Axel Williamsson utför förtullningsdeklarationen och anmält till exempel fel vikt eller kolliantal. Men utöver det anser hon att förtullningsprocessen inte tillför någon större risk eller ett försvårat arbete. För Axel Williamssons del nämner hon att deras export till Norge är så pass liten jämfört med resten av deras verksamhet att förtullningsarbetet inte har medfört en större arbetsbörda.

7.1.2 Gränsövergångar, tullens kommunikation och tekniska problem

I intervjun frågades även mer om gränsövergångar, kommunikationen till tullen och tekniska problem. Gränsövergången mellan Sverige och Norge anser respondenten inte vara något större problem och har aldrig varit det heller. Det enda problemet har varit vid sådana tillfällen då en lastbil måste åka till en gränsövergång som inte är öppen dygnet runt. Här förklarade respondenten att vissa gränsövergångar är öppna hela tiden medan vissa har öppettider, här kan det snabbt bli problem att hinna till gränsen om lastbilen måste åka över gränsen vid en av dessa gränsövergångar. Respondenten nämner även problem vid

gränsövergångar när en temporär export utförts men i tulldeklarationen nämns det inte, då blir det problem att få hem godset igen. Utöver detta anser respondenten att det inte finns några större problem vid gränsövergången mellan Sverige och Norge.

Kommunikationen till tullen är viktig för att kanske snabbt få svar på frågor eller få dokument som behövs vid förtullningsdeklarationen. I intervjun frågades hur kommunikationen fungerar mellan Tulli och ombud. Respondenten nämner språkproblemet, vilket som finlandssvensk är ett problem som ofta stöts på. Respondenten tycker i det stora hela att det har varit lätt att få tag på svar från tullen om frågor skulle uppstå. Med mejl går allt snabbt och smidigt, jämförelsevis hur det var förut då man behövde ringa och sedan även hitta rätt person att ringa till. Detta anser hon har gått mot en bra utveckling och har inte upplevt att tullväsendet i Finland är svåra att få tag på.

Vid en förtullningsdeklaration behövs ett program som används via en dator. Programmet är kopplat till tullen som ger ut dokument som sedan syns i programvaran som ombuden använder. I intervjun diskuterades tekniska problem, här tog respondenten upp problem relaterat till både deras egna program och tullens program. Eftersom vi lever i en högteknologisk värld behöver programmen fungera för att allt ska rulla på i arbetet. Respondenten påpekar att det då och då kan vara problem med programmet. Detta kan också bero på att tullens egna program kan ha problem. I sådana fall nämner respondenten att de inte fått tillbaka dokument om utförelse, vilket de ofta behöver samma dag. Ibland kan det också uppstå problem när de inte fått tillbaka dokument om exportbevis, alltså bevis för att bilen har åkt över gränsen.

Respondenten påpekar även hur det var att byta från ett gammalt program till ett nytt. När detta hände var de tvungna att göra testdeklarationer, vilket var mycket arbete. Enligt respondenten behövde de göra tio olika testdeklarationer innan de kunde ta i bruk det nya programmet. Den teknologiska utvecklingen ses ändå som en bra utveckling även om det kan göra oss sårbara på vissa sätt.

7.1.3 Förändringar och förbättringar

Sista delen av intervjun frågades på vilket sätt skulle man kunna förändra eller förbättra förtullningsprocessen? Eftersom respondenten har arbetat länge med förtullningar ser hon bara hur bra läget är nu mot hur det var förut. Här nämns snabbhet som en av de betydande skillnaderna, allt kan bli snabbare men enligt henne är förtullningsprocessen redan så pass enkel att inga större förbättringar eller ändringar skulle vara nödvändiga.

7.2 Intervju med Scandic Trans

Intervjun från Scandic Trans utfördes via ett telefonsamtal 6.11.2024 då både skribenten och personen som skulle intervjuas ansåg att det var det lämpligaste sättet med tanke på omständigheter. Personen som intervjuades från Scandic Trans utför förtullningsdeklarationer både vid export från Finland till Norge och import från Norge till Finland.

7.2.1 Största utmaningar och risker

Intervjun inleddes med en diskussion kring de största utmaningarna vid förtullningsprocesser till Norge. Respondenten anser över lag att den för det mesta inte är utmanade eller problematisk. Men han nämner att den största utmaningen måste ändå vara att få rätt information från kunder. Han nämner vikten av att få rätt information på fakturorna som de använder för att göra förtullningsdeklarationen, så som vikt, värde och kolliantal. Som nämnts tidigare anser han att det inte är någon större utmaning men han tycker ändå att Norge är en utmanade marknad i sig. Det är ibland svårt att hitta tillräckligt med gods för att det skall vara lönsamt för dem att transportera godset så långt som det faktiskt är till Norge, speciellt om det är ett litet parti med gods. Här fyllde han även i att importen kan påverkas då det inte är optimalt att köra hem en tom lastbil till Finland.

7.2.2 Gränsövergångar och tullens kommunikation

Gränsövergången anser respondenten inte vara något problem, de använder sig för det mesta av gränsövergångar som är öppna dygnet runt och om de är tvungna att åka via en gränsövergång med öppettider är det transportplaneringen som måste se till att planera så att allt löper smidigt.

Kommunikationen med Tulli anser respondenten vara bristfällig vid vissa tillfällen. Vid många tillfällen där det har funnits frågor eller problem där de varit tvungna att kontakta Tulli anser respondenten att Tulli ibland inte riktigt bryr sig om dem. Respondenten nämner att han ibland får känslan av att de får klara sig själva och försöka själva reda ut problemet även fast de kontaktat Tulli. Eftersom vi inte har någon större insikt i vilka problem det har handlat om då detta inte frågades i intervjun på grund av sekretess för företaget kan man fråga sig har det varit sådana problem som varit icke intressant för Tulli eller hade de inget bra svar på problemet. Även om detta kanske inte är situationen alla gånger Tulli kontaktas, borde inte Tulli vara tillmötesgående om problem uppstår för att kunna tillgodose kvaliteten i deras arbete.

7.2.3 Förändringar och förbättringar

Även i denna intervju frågades vilka förbättringar som skulle kunna göras för att förbättra förtullningsprocessen. Respondenten reagerade direkt med att säga att Norge borde gå med i EU, detta med en viss sarkasm. Respondenten anser att förtullningen till Norge ändå är relativt lätt och går smidigt för det mesta. Han nämner ändå en betydande del som skulle kunna förbättras som Scandic Trans stöter på då och då, det handlar om granskningar av gods som Tulli utför.

Respondenten berättar att vid ett flertal gånger har Tulli inte alls varit tillmötesgående när gods skall granskas. Vid många av gångerna har godset redan blivit lastat och fört till en terminal då Tulli meddelar att godset ska granskas. Detta betyder att godset måste stå kvar på lastbilen tills Tulli granskat godset. Tulli kan då utse ett datum och en tid när de skall komma och granska godset, respondenten fortsätter med att datumet som Tulli meddelat kan vara flera dagar från den dagen det egentligen skulle transporteras. Vilket betyder att lastbilen står stilla i flera dagar, vilket sedan påverkar kunden som har köpt godset men även Scandic Trans då de går miste om annat gods och transporter. Respondenten berättar även att de har försökt prata med Tulli om de kunde få ett närmare datum till det egentliga

planerade transportdatumet, men det har inte Tulli gått med på. Här anser respondenten skulle kunna finnas rum för lite mer kundservice tänk från Tulli.

7.3 Analys av intervjuer

Från intervjuerna med Axel Williamsson och Scandic Trans går det att sätta ihop ett sammanhang över förtullningsprocesserna från Finland till Norge. Helhetsbilden från intervjuerna är att förtullningsprocessen anses relativ enkel och går för det mesta smidigt. Från både Axel Williamsson och Scandic Trans har det varit relativt goda synen på förtullningsprocessen, gränsövergångar, och tekniska delar. Det som båda påpekade som problematiskt är när kunder inte ger all den information som behövs på fakturan för att ombuden skall kunna utföra en förtullningsdeklaration. Det som också påpekades här var att kunden måste också vara medveten om att ange rätt information så som kolliantal, vikt och värde, eftersom det kan bli problem vid gränsövergången om informationen är fel från början. (Tulli, 2024e).

Eftersom jag själv har lite erfarenhet av förtullningsdeklarationer och har vid många tillfällen ansett att förtullningsdeklarationer kan vara utmanande, speciellt om det dyker upp problem som inte stöts på ofta. Men jag antar att detta även handlar om erfarenheter i yrkeslivet, om man arbetat en längre tid kanske de problem som jag anser har varit utmanande inte anses som utmanande för de som arbetat längre i branschen. Synen på förtullningsprocessen till Norge överraskade lite men det är också kul att höra från ombud att de har en ganska positiv bild av processen.

Utmaningarna som ändå kom fram har gällt kommunikationen med Tulli. Scandic Trans nämnde att Tulli kan framstå som icke tillmötesgående i många fall. Som tidigare nämnts anser jag detta lite förvånansvärt, eftersom tullens roll är att bevaka men ändå samarbeta med företag och andra aktörer. För tullens del men också för Finlands säkerhet skulle tullen behöva ett gott samarbete med alla som är inblandade i tullens intressen. (Tulli, Vår strategi, 2024i).

Under intervjuerna nämnde båda respondenterna hur förtullningsarbetet ändrats under deras verkamma tid i arbetslivet. Snabbheten har lett till att förtullningsarbetet inte är lika påfrestande arbete och går smidigt, även om en förtullningsdeklaration måste utföras för export till Norge. Det är förstås näst intill omöjligt att jämföra processen med hur det var

före datorer användes flitigt i arbetslivet, då det är situationen för många andra branscher. Däremot, har programmen för deklARATIONER utvecklats mer och mer under de senaste åren för att göra arbetet ännu smidigare och möjligen ge mer information till Tulli. Från egen erfarenhet i arbetslivet har jag arbetat med två olika program för deklARATIONER. Dessa två program är mycket olika där det äldre inte kräver lika mycket information. Det nyare programmet kräver mer information, detta antar jag handlar om den teknologiska utvecklingen men även för att tullen vill ha mer information för att ha koll på vad som förs in och ut ur Finland och EU.

8 Kritisk granskning

I detta kapitel kommer jag att granska arbetets reliabilitet och validitet. Arbetets delar som undersöks; avgränsningar, teoridel, intervjuer och resultat. Reliabilitet handlar om tillförlitligheten i datainsamlingen. En hög reliabilitet innebär att, om studien skulle utföras igen skulle samma resultat åstadkommas.

Validitet handlar om relevans och riktighet av resultatet från arbetet. Validiteten mäter om arbetet faktiskt mätt vad det är avsedd att mäta. En hög validitet innebär att resultatet faktiskt har svarat på forskningsfrågorna.

I teoridelen har många olika källor undersökts, källor från både myndigheter, böcker och examensarbeten. Teoridelen innehåller fakta som är relevant och aktuell. Med tanke på arbetets syfte har det varit betydelsefullt att hitta källor som är uppdaterade med aktuell information. Då arbetet är uppbyggt enligt förtullningsprocesser behövs uppdaterad information för att inte blanda ihop gammal och ny information. Källor som valts att användas för teoridelen är till stor del källor från myndigheter. Myndigheters websidor anses som pålitliga och uppdaterade, i de flesta fall är websidor från myndigheter uppdaterade med information som är tillförlitlig.

Till arbetet har en bok använts, endast av den anledningen att det varit svårt att hitta andra källor än websidor som är uppdaterade med den information som har varit nödvändig för arbetet. Boken som använts är utgiven år 2023 och innehåller exportprocesser och förtullningsprocesser, detta var den nyaste boken som kunde hittas med information om förtullningsprocesser. För att styrka arbetets teori skulle det varit fördelaktigt att hitta möjligtvis fler böcker eller andra former av källor förutom websidor till arbetet.

Intervjuerna gjordes för att få en praktisk syn på vilka utmaningar eller problem som förtullningsprocesser till Norge kan innebära. Intervjuerna gav också möjlighet till att utforska om förtullningen till Norge anses vara enkel eller inte alls problematisk, vilket också kunde vara scenariot. Ombuden som valdes ut till intervjuer är ombud som båda är etablerade i Österbotten. Intervjuerna utfördes med samma frågor åt båda företagen med möjlighet till följdfrågor under intervjun. På basen av att personerna som blev intervjuade fick svara fritt och med egna åsikter på frågorna anses undersökningen vara tillförlitlig.

Resultatet av arbetet är baserat på teoridelen och intervjuerna. Resultatet redogör hur en förtullningsprocess går till vid export till Norge från Finland med fokus på ombud och vägtransporter. Teoridelen har fungerat mer som en handbok för att senare kunna förstå vilka problem eller utmaningar som kan förekomma vid en förtullningsprocess till Norge från Finland.

Reliabiliteten av detta arbete kunde bli högre om fler intervjuer gjorts. Varför det endast utfördes två intervjuer var dels på grund av tidspress men även för att jag som skribent ansåg att resultaten av vardera intervju var något lika. Svaren från intervjuerna gav liknande resultat, det som skiljer sig är enstaka svar och upplevelser med tullen. Därmed utfördes inga fler intervjuer. För att få en högre reliabilitet kunde således fler intervjuer göras, men på grund av de överstående orsakerna utfördes inte fler intervjuer.

Validiteten av detta arbete anser jag som skribent hög, enligt arbetets forskningsfrågor har de besvarats både med hjälp av teoridelen och den empiriska delen. Arbetets frågeställningar har besvarats och ett resultat har uppnåtts.

9 Diskussion

Ändamålet med detta arbete har varit att undersöka hur en förtullningsprocess går till vid export från Finland till Norge med fokus på ombud och vägtransporter. Förtullningsprocessen följer många steg och det är mycket man behöver veta som ombud för att kunna utföra en tulldeklaration, inte bara information från kunder utan också kunskap om varför man behöver informationen. Mitt arbete har varit att undersöka förtullningsprocessen, men jag ville även inkludera Norges situation och bakgrund. Arbetets uppställning bestämdes med tanke på läsarens kunskaper, för att förstå förtullningsprocessen behöver man förstå varför förtullningar görs till Norge, varför ett ombud valts eller varför

en HS-kod används. När läsaren förstår alla sammansättningar av en tulldeklaration kan läsaren även fördjupa sig i förtullningsprocessens utmaningar och problem.

Utförandet av detta arbete har varit mycket lärorikt och givande. Under arbetets gång har jag även själv lärt mig mer om förtullningsprocessen till Norge, vilket kommer vara givande till framtida uppdrag och arbetsmöjligheter. Jag är även tacksam för att haft möjligheten till att få ta del av intervjuer med företag för att styrka mitt arbete. Arbetet har löpt smidigt men det har varit en lång väg till arbetets slutliga sammanställning.

10 Förslag till fortsatt forskning

Förslag till fortsatt forskning anser jag att det finns utrymme för på många plan när det berör ämnet förtullningar. Eftersom Finland både importerar och exporterar en stor del av varor och tjänster skulle det finnas fler områden att undersöka.

Om man vill fokusera mera på Norge och Finland som marknader skulle man kunna undersöka mer om transportinfrastrukturen, såsom vägar, tullstationer och exempelvis tullager mellan Finland och Norge. För att effektivisera transporten utöka exporten till Norge. Kanske det finns flaskhalsar vid vägtransport eller behövs det en förbättring av logistikcenter nära gränsen till Norge? Eftersom Finland ligger relativt långt borta från Norge behövs en effektiv transport för att nå leveranstider och kunna hålla en kundnöjdhet.

Förslagsvis kunde mer forskning utföras med fokus på kostnader, jämförelsevis med det första förslaget som skulle kunna fokusera mer på vägtransporter. I mitt arbete valde jag att inte fokusera på kostnader vid export till Norge, här skulle det finnas möjlighet att undersöka tullkostnader och deras påverkan på exportlönsamheten. Exempelvis om ett företag skulle vilja etablera produkter på den norska marknaden men skulle det vara lönsamt att transportera produkterna till Norge? Till denna studie kanske man även skulle kunna fundera på förenkling av tullprocedurer för små och medelstora företag.

För att sammankoppla resultatet av arbetet till den fortsatta forskningen kunde fortsatt forskning även fokusera på företagskunskaper om förtullningsarbetet. En av de största utmaningarna var relaterade till vad som ska finnas med på en faktura när kunden skickar den till ett ombud som skall utföra deklarationen. Ombuden ansåg att kunder inte alltid gav rätt information eller visste vilken information som behövdes. Relaterat till resultatet av

arbetet kunde fortsatt forskning inkludera hur mycket kunskap företag i Finland har om export av varor.

11 Sammanfattning och avslutande ord

Syftet med arbetet har varit att kartlägga och undersöka hur en förtullningsprocess går till vid export från Finland till Norge. Intresset att undersöka detta ämne kom från egna arbetserfarenheter av förtullningsdeklarationer till Norge där jag fick intresset att undersöka mer i detalj hur förtullningsprocessen går till, även hur problem och utmaningar uppstår och vilka problem eller utmaningar som anses som de största.

Teoridelen har använts som en grundpelare för arbetet där teoridelen skall komplettera den empiriska delen och resultaten från intervjuerna. Den empiriska delens uppgift var att svara på en av forskningsfrågorna och få en bild över hur företag ser på förtullningsprocessen till Norge. Från företagets perspektiv var det mycket goda syner på förtullningsprocessen, vilket både överraskade men bekräftade även min egen syn på förtullningsprocessen.

Sammanfattningsvis anser jag att arbetet har svarat på dess forskningsfrågor och nått fram till ett konkret resultat från intervjuerna. På grund av arbetets flexibilitet har jag haft möjligheten att välja ut delar av förtullningsprocessen som varit mest relevanta och avgränsa till den teori som behövs för att utföra förtullningsdeklarationer.

12 Litteraturförteckning

- Business Norway*. (2023). Hämtat från Doing business: How Norway is intergrated into the European single market: <https://businessnorway.com/articles/doing-business-how-norway-is-integrated-into-the-european-single-market>
- Efta*. (2024a). Hämtat från EEA & Relations with the EU: <https://www.efta.int/eea>
- Efta*. (2024b). Hämtat från Frequently asked questions: <https://www.efta.int/about-efta/frequently-asked-questions>
- Epass24*. (2024). Hämtat från Vägavgifter i Sverige & Norge: <https://www.epass24.com/sv/automatisk-betalning/>
- Eur-Lex*. (den 17. 6. 2023). Hämtat från Onlinedatabasen för den integrerade tulltaxan (Taric): <https://eur-lex.europa.eu/SV/legal-content/summary/the-online-integrated-customs-tariff-database-taric.html?fromSummary=12>
- Eur-Lex*. (2024a). Hämtat från Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta): <https://eur-lex.europa.eu/SV/legal-content/glossary/european-free-trade-association-efta.html>
- Eur-Lex*. (2024b). Hämtat från Handel med tredje land: https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/external_trade.html?locale=sv&root_default=SUM_1_CODED%3D07
- Europaparlamentet. (4, 2024). *Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), Schweiz och Norden*. Hämtat från <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sv/sheet/169/europeiska-ekonomiska-samarbetsområdet-ees-schweiz-och-norden>
- Europeiska Kommissionen*. (2024). Hämtat från Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES): <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/sv/content/avtalet-om-europeiska-ekonomiska-samarbetsområdet-ees>
- Europeiska Unionen*. (2020). Hämtat från EU:s tullunion i praktiken: https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/customs_sv
- Europeiska Unionen*. (2024). Hämtat från Taric - Vanliga frågor: <https://www.europa.eu/press-room/media/infographic/eu-taric-faq> (europa.eu)
- Finansministeriet. (2024). *Tullväsendet*. Hämtat från <https://vm.fi/sv/tullvasendet>
- Helenius, E. (2021). De främsta förändringarna i handeln för mindre företag i Finland efter brexit. Åbo: Examensarbete för tradenom (YH)-examen Utbildningen inom företagsekonomi.
- Hoffner, W., & Höye, G. (2023). *Internationell handel och tullhantering - För företag, proffs och yrkeshögskolor*. Lund: Författarna och studentlitteratur.
- MSB. (2023). *ADR-S 2023*. Hämtat från <https://www.msb.se/contentassets/d0ce95c5cb4c445c938cf279b99ece14/adr-s-2023.pdf>

- NOFI. (11, 2011). *Handeln mellan Finland och Norge kan mångdubblas - om vi vill*. Hämtat från <https://www.nofi.fi/blog/2017/11/19/handeln-mellan-finland-och-norge-kan-mngdubblas-om-vi-vill>
- Norstat. (2024). *Skillnaden mellan kvalitativ och kvantitativ marknadsundersökning*. Hämtat från <https://norstat.co/sv/marknadsundersokning/kvalitativ-kvantitativ/>
- surveyMonkey. (2024). Hämtat från Kvalitativa och kvantitativa undersökningar: vad är det för skillnad?: <https://sv.surveymonkey.com/mp/quantitative-vs-qualitative-research/>
- Tulli. (12. 2023d). *Kombinerade nomenklaturen KN*. Hämtat från <https://tilastot.tulli.fi/sv/nomenklaturer-och-klassificeringar/kn-nomenklatur>
- Tulli. (4. 2024a). *Anlitande av ombud*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/foretag/foretagsarende/anlitande-av-ombud>
- Tulli. (4. 2024b). *Incoterms 2020 -Leveransklausurer*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/foretag/foretagsarenden/incoterms>
- Tulli. (24. 4. 2024c). *Klassificering av varor samt varukoder*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/foretag/varukoder>
- Tulli. (12. 9. 2024e). *Så här gör du en exportdeklaration*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/foretag/export/sa-har-gor-du-en-exportdeklaration>
- Tulli. (26. 6. 2024f). *Temporär export*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/foretag/export/temporar-export>
- Tulli. (24. 4. 2024g). *Tjänsten för registrering av EORI-nummer*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/foretag/foretagsarenden/e-tjanster/eori>
- Tulli. (9. 2024h). *Uljas*. Hämtat från Maaraportti: Land Raport (tulli.fi)
- Tulli. (2024i). *Vår strategi*. Hämtat från <https://tulli.fi/sv/om-oss/strategi>
- Tulli. (2024j). *Fintaric*. Hämtat från <https://asiointi.tulli.fi/asiointipalvelu/fintaric/GoodsTree>
- Tullverket. (4. 2024a). Hämtat från Deklarantens ansvar: <https://www.tullverket.se/foretag/internationellhandel/godatullrutinersaplanerarkontrollerarochfoljerduuppdinverksamhet/deklarantensansvar.4.153f8c8c16ffad23c22ed7.html>
- Tullverket. (25. 6. 2024b). *Tulltaxa*. Hämtat från <https://www.tullverket.se/foretag/internationellhandel/klassificeravaror/tulltaxan.4.7df61c5915510cfe9e710a66.html>
- Ålands, N. (2024). *Ålands Näringsliv*. Hämtat från Tullparlör: <https://www.naringsliv.ax/internationell-handel/affarer-over-skattegransen/tullparlor>

Bilaga 1

1. Vad anser du är de största utmaningarna vid export till Norge?
2. Har förtullningsarbetet försvårat export till Norge? I så fall på vilket sätt?
3. Som ombud finns det utmaningar med tulldeklARATIONER? T.ex. dålig information från kunder, risker osv?
4. Har ni stött på några specifika problem gällande tullväsendet som kanske också har varit återkommande?
5. Hur ser situationen ut när det gäller gränsövergångar mellan Sverige och Norge? Finns det administrativa eller tullrelaterade hinder som försvårar transporten?
6. Finns det ekonomiska hinder eller risker vid export till Norge som berör tullhantering?
7. Har ni stött på problem relaterade till digitala system för förtullningen, så som tekniska fel?
8. Hur upplever ni kommunikationen till tullväsendet? Är det lätt att få svar på frågor eller om problem skulle uppstå?
9. Vilka förbättringar eller förändringar i förtullningsprocessen skulle ni vilja se för att underlätta er export till Norge?