



ANALYS

Hinder i handeln mellan Norge och Sverige

2024

Sammanfattning

Kommerskollegium har via inrapporterade handelshinder och samtal med olika aktörer identifierat en rad förbättringsområden i den svensk-norska handeln. En del hinder har funnits sedan länge, andra är helt nya. De höga norska tullarna på vissa varor är ett område där ingen förändring skett, med resultatet att marknadstillträdet begränsas. Gränsövergången vid Svinesund är stundtals en flaskhals i handeln. Omfattande köbildning är ett problem till följd av bland annat omkörningsregler för tunga fordon.

Många handelshinder har under de senaste tio åren minskat i omfattning eller tagits bort. Det norska tulldeklarationssystemet "digitoll" har förenklat handelsprocedurerna vid gränsen och systemet med digitaliserad ATA-carnet (eATA) är ett bra exempel på hur handeln moderniserats. E-handeln har också fått bättre förutsättningar genom en höjning av gränsen för tullfrihet, men det upplevs som ett hinder att ansvaret för momshantering vid e-handel hamnar på mottagaren.

Att personer kan röra sig fritt över gränsen är nödvändigt för att handeln ska fungera. Här finns det förbättringsmöjligheter kring den så kallade gränsgångarregeln som upplevs som administrativ tungrodd. Samordningen mellan svenska och norska myndigheter om socialförsäkringsfrågor kan förbättras, detsamma gäller skatteregler. Genom att göra det så enkelt som möjligt att bo och arbeta på olika sidor av gränsen kan handeln mellan Sverige och Norge utvecklas ytterligare.

Harmonisering av regler och tekniska föreskrifter är inte alltid den mest uppenbara vägen till förenklad handel, men det kan ha stor effekt. Skillnader i byggregler mellan Sverige och Norge är ett område som skulle förbättra möjligheterna för företag på båda sidor gränsen. Olika lastbilsnormer är ett annat område som skulle kunna harmoniseras med en mer effektiv och hållbar transportkedja som följd.

Förutsättningarna för den internationella handeln ändras ständigt och därmed är inte handelshindren heller statiska. Det behövs ständig dialog och samarbete för att förutsättningarna för handeln ska vara så goda som möjligt. För svensk räkning behöver EU-kommissionen engageras ytterligare; en del handelshinder kan bara lösas den vägen. I andra frågor ligger ansvaret på svenska och norska aktörer att föra arbetet framåt.

En sammanställning över de handelshinder som har kommit fram i vår kartläggning finns på nästa sida. Där ges också förslag på hur hindret skulle kunna lösas och vem som har möjlighet att agera på det.

Tabell 1. Sammanställning över hinder i handeln mellan Norge och Sverige

Område	Hinder	Lösning	Vem?
Tullprocedurer	Otydlig information om tullprocedurer.	Mer tillgänglig och tydligare information om tullprocedurer.	Tullverket och Tolletaten (och Business Sweden).
	Tveksam konkurrenssituation för tullombud vid Svinesund.	Fler tullombud som etablerar eller synliggör sig vid Svinesund. Tullombuden kan även inrikta sig mer på mindre aktörer.	Marknaden
	Tidskrävande och krånglig tulladministration.	Digitala lösningar.	EU, Tullverket och Tolletaten.
	Köer vid Svinesund.	Utbyggnad av tullplan, fler uppställningsplatser, digital tullhantering, förändra omkörningsförbudet så att tomma transporter får köra om.	Tullverket, Tolletaten, Trafikverket och Länsstyrelsen samt Statens Vegvesen.
	Tullkontorens placering och öppettider.	Förbättrade öppettider. Ändra kraven för trafikillståndet så att mindre näringsidkare kan använda det?	Tullverket och Tolletaten.
Momsregler	Komplicerade momsregler.	Förbättrad information.	Myndigheterna i Norge och Sverige.
	Lång process vid företagsregistrering.	Förhandsregistrering i momsregistret i samband med företagsregistreringen. Förenkla blanketten för företagsregistrering.	Brønnøysundregistrene i Norge.
	Långsam återbetalning av momsdeposition.	Ansvariga myndigheten kan sätta upp en tydlig tidsgräns. Flexibel lösning för depositionsprocessen.	Tolletaten och Tullverket.
	Begränsad användning av ATA-carnet.	Lämna in ett förslag om förändring av den materiella texten till WCO.	EU
Tullar	Höga tullsatser.	Fler möten.	Svenska representanter i EU.
	Otillräcklig information om preferenstullsatser.	Informationsinsats från tullmyndigheterna. Uppdaterad Tolltariff som underlättar användandet.	Tolletaten och Tullverket.
Nationella tekniska regler och föreskrifter	Olika byggregler.	Ökad harmonisering.	Myndigheter och politiker i Norge och Sverige. Gränshinderrådet.
	Omotiverade handelshinder, kopplade till de fyra friheterna.		
	Olika lastbilsnormer.		
Personers fria rörlighet	Bristande samordning av socialförsäkringsfrågor.	Förbättrad information om socialförsäkring.	Ansvariga myndigheter i Norge och Sverige.
	Svårigheter när företag och privatpersoner ska öppna bankkonto i Norge.	Se över kraven för öppnande av bankkonto för företag och personer från EES-länder.	
	Lång handläggningstid för d-nummer. Lång handläggningstid för HMS-kort. HMS-kort skickas endast till norska adresser.	Arbeta för att korta ner handläggningstiden. Bättre information om möjligheten till att använda en QR-kod som ett tillfälligt HMS-kort. Öppna för andra möjligheter att ta emot ett HMS-kort på.	
	Gränsgångarregeln kan missgynna gränspendlare.	Se över gränsgångarregeln.	
	Olika definitioner av ett fast driftställe. Om företaget bedöms ha ett fast driftställe ökar det administrativa arbetet.	Harmonisering av villkor för fast driftställe. Ökad information till företag som rör ramavtalet om distansarbete för gränspendlare arbetstagare.	
	Lång, förlegad och komplicerad process vid företagsetablering.	Se om processen kan förenklas och förkortas. Kortare procedur vid kortare uppdrag? Digital brevlåda dit företag kan skicka dokument.	
E-handel	VOEC-systemet är begränsat.	Livsmedel och punktskattebelagda varor som säljs till privatpersoner kan börja ingå i VOEC-systemet.	Ansvarig myndighet i Norge.
	Krav på norsk postadress vid ansökan av norsk toppdomän.	Ersätt krav på norsk postadress med norsk företagsregistrering.	

Innehåll

Sammanfattning.....	2
1 Inledning	5
2 Hinder 2013	6
3 Lösningar på problem som nämndes i den första Norgerapporten	7
4 Hinder idag.....	8
4.1 Tullprocedurer.....	8
4.2 Momsregler.....	9
4.3 Tullar.....	10
4.4 Nationella tekniska regler och föreskrifter.....	11
4.5 Personers fria rörlighet.....	12
4.5.1 Covid-19-pandemin	14
4.6 E-handel	15
5 Slutsatser och lösningsförslag.....	16
5.1 Tullprocedurer.....	17
5.2 Momsregler.....	18
5.3 Tullar.....	18
5.4 Nationella tekniska regler och föreskrifter.....	20
5.5 Personers fria rörlighet.....	20
5.6 E-handel	22

Utreddare: Johanna Dahlin, Kommerskollegium.

Medverkat har också ämnesråden Jonas Kasteng, Malin Ljungkvist och Christopher Wingård, samt utredaren Charlotte von Mentzer.

1 Inledning

Norge är en viktig handelspartner för den svenska export- och importmarknaden. Under år 2022 exporterades varor till ett värde av 216,7 miljarder kronor från Sverige till Norge, vilket placerade Norge på en första plats i listan över Sveriges 30 viktigaste exportländer. I listan med Sveriges viktigaste importländer hamnar Norge på plats två.¹ När en transport passerar gränsen in till Norge sker en norsk import och en svensk export. EU och Norge har ett gränsöverskridande avtal som gör att transportörens tullärenden kan hanteras vid ett och samma tullkontor. Avtalet ska underlätta för handeln och ge en mer effektiv resursfördelning mellan gränsstationerna.² På samma gång finns medierapporter om exempelvis långa köer vid Svinesundsbron, som påverkar handeln med Norge.³ Det här väcker frågor om vilka andra hinder som kan finnas i handeln mellan Norge och Sverige.

År 2013 publicerade Kommerskollegium rapporten ”Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?”⁴, som beskrev hinder i handeln med Norge. Den här rapporten utgår från de hinder som togs upp i rapporten från 2013 och har som syfte att identifiera hinder i handeln mellan Norge och Sverige idag, tio år senare.

En ökad kunskap om hur handeln mellan Norge och Sverige påverkas av handelshinder efterfrågas av olika intressenter, som gränskommittéer och myndighetsaktörer. Har handelshinder lösts, blivit kvar, eller har nya hinder tillkommit? Den här kunskapen är viktig för att förstå vilka problem som finns och därigenom hitta, samt föreslå, åtgärder som kan underlätta för svenska företag som handlar med, eller har verksamhet i, Norge. Informationen om handelshinder baseras på hinder som inrapporterats till Kommerskollegiums Solvit-funktion, Nordiska ministerrådet, Grensetjänsten, Sveriges ambassad i Norge, Business Sweden i Norge och EU:s generaldirektorat för handel. Ytterligare information om svårigheter har inhämtats genom intervjuer med gränskommittén Svinesundskommittén och rapporter från Nordiska ministerrådet, samt Øresundsinstitutet.

Rapporten inleds med en kort sammanfattning av den första Norgerapporten från 2013 och de hinder som hittades då. Därefter presenteras lösningar som har tillkommit sedan 2013 och som har löst några problem som presenterades i den första Norgerapporten. I efterföljande avsnitt presenteras sex kategorier med hinder som finns idag. Avslutningsvis presenteras slutsatser och förslag på lösningar som kan göra handeln mellan Sverige och Norge enklare.

¹ Kommerskollegium. *Sveriges viktigaste handelspartner*. 2022. <https://www.kommerskollegium.se/handelsstatistik/varuhandel/sveriges-viktigaste-handelspartner/> (Hämtat 2023-12-04).

² Tullverket. *Vägrafik mellan Sverige och Norge*. 2023. <https://www.tullverket.se/foretag/internationalhandel/transporteraochlagravaror/transporteravaror/vagtrafikmellansverigeochnorge.4.153f8c8c16ffad23c22f8e.html> (Hämtat 2023-12-04).

³ Lisa Johansson. SVT förklarar: Därför uppstår köproppen vid gränsen mellan Sverige och Norge. *SVT Nyheter*. 2023-03-29. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/se-bilderna-pa-koproppen-reportern-forklarar-darfor-uppstar-kon> (Hämtat 2023-12-04).

⁴ Kommerskollegium. *Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?* Stockholm: Kommerskollegium, 2013. ISBN: 978-91-86575-59-5.

2 Hinder 2013

Kommerskollegiums rapport *Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?* från 2013 presenterade hinder som företag upplevt i handeln med Norge och delade in dem i sex kategorier: tullprocedurer, momsregler, tullar, nationella tekniska regler, personers rörlighet över gränsen, samt e-handel. Det främsta hindret var företagens förväntansbild om att handeln med Norge skulle vara lika bekymmersfri som med Danmark eller Finland, så småningom kolliderade bilden med verklighetens regelverk och administrativa regler.

Företagen tyckte ofta att tullprocedurerna var långsamma samt krångliga och det administrativa arbetet med styrkande handlingar, som ursprungscertifikat, ansågs omotiverat. Dessutom beskrevs händelser där enskildas misstag blev dyra. En förare antog att en utställningsbil inte behövde förtullas. Historien slutade med att transportören fick betala 2,5 miljoner kronor i tull- och momsavgift, på grund av att bilen transporterades på ett släp och därmed räknades som gods som skulle förtullas.

Även momsreglerna beskrevs som komplicerade. Rapporten tog även upp kravet på momsombud för utländska företag, som kunde kosta mellan 10 000 och 50 000 kronor i uppstartsavgift och därefter 800 kronor i timmen för den löpande hanteringen av moms och skattedeklaration. Företag utan norsk momsregistrering behövde deponera moms och tullavgift kontant till norska tullmyndigheten (nedan kallat Tolletaten), i samband med gränspassagen. Återbetalningen av depositionen kunde dröja, vilket bidrog till en belastad ekonomi. Dessutom nämndes att en ATA-carnet, som möjliggör att ta in varor utan deposition, inte kunde användas för vissa byggmaskiner och att begränsningen försvårade för vissa företag att bedriva verksamhet i Norge.

Norges tullar på jordbruks- och livsmedelsprodukter var högre än för andra produkter och effekten blev att svenska importörer hindrades. Det kvotsystem som skulle möjliggöra för nedsatt tull eller tullfrihet blev oförutsägbart för svenska företag, eftersom det var norska importörer som beslutade om kvoternas pris och omfattning. Några företag uppgav att deras vara hade belagts med en högre tullsats på grund av att norska tullen hade klassificerat om den, utan att meddela företaget om beslutet.

Genom EES-avtalet är Norge en del av EU:s inre marknad och fria rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital. Trots EU:s produktlagstiftning samt principen om ömsesidigt erkännande, uppstår problem eftersom varor kan stoppas av hänsyn till hälsa och säkerhet. Ett område som nämndes 2013 var hinder för företag orsakade av skillnader i byggstandarder, samt vid vägtransporter till följd av olika regler för lastbilar och lastpallar.

Personers rörlighet över gränsen hindrades av en bristfällig samordning av socialförsäkringssystemen. Det här försvårade för gränspendlande arbetstagare, dessutom kunde möjligheterna till exempelvis arbetslöshetsersättning hindras. Dessutom fanns hinder mot bilpendling eftersom införseltiden för det utländska

fordonet var begränsad till två år. För byggarbetare i Norge krävdes ett ”byggekort”⁵, som hade en lång handläggningstid och av detta skäl ansågs det norska kravet vara hindrande.

Svenska e-handelsföretag beskrev två problem. Ansvaret för tull- och momshantering i Norge hamnade på mottagaren, vilket ledde till att kunden valde en annan leverantör. Därtill fanns ett norskt krav på lokal etablering vid registrering av toppdomän (.no).

3 Lösningar på problem som nämndes i den första Norgerapporten

Tullproceduren har förbättrats till viss del av digitala lösningar. Det norska tulldeklarationssystemet, ”digitoll”, ska minska behovet av manuell hantering och underlätta för näringslivet. Processen inleds med att deklaranten skickar in digital information, därefter gör Tolletaten en kontroll och riskbedömning. När transporten når gränsen sker en automatiserad passage där klarerade transporter får grönt ljus, och varorna frigörs, eller rött ljus, som innebär kontroll.⁶

2017 avskaffades det norska kravet på momsrepresentant för företag från EES-länder. Med förändringen försvann också det administrativa merarbete och utgifterna som företagen behövt lägga på ett momsombud. Nästa förändring gäller hanteringen av importmoms för momsregistrerade företag som flyttats från Tolletaten till norska skattemyndigheten. Förändringen innebär att momsregistrerade företag redovisar importmomsen i momsdeklarationen och slipper kravet på momsdeposition, exempelvis vid tillfällig införsel av arbetsmaskiner.⁷ Utländska företag som ska bedriva verksamhet i Norge ska finnas registrerade. Till exempel kan registreringen Norsksregistrerat Utländskt Företag (NUF) användas, i det fallet ansvarar det svenska företaget för den norska verksamheten och kan hantera den lokala momsadministrationen. En lättnad som tillkommit sedan 2013 är att NUF-registreringen inte kräver en postadress i Norge.⁸

Lastbilsnormerna har harmoniserats, men bara till viss del. Längden och vikten som tillåts på vissa vägar i Norge har utökats till 25,25 meter och 60 ton. Som en följd av det här har transporter underlättats eftersom det är samma längd som Trafikverket tillåter för lastbilar i Sverige.⁹ En ATA-carnet är ett dokument som kan användas under tio resor för att tillfälligt ta in varor utan att betala eller deponera tull och

⁵ ”Byggekort”, även ”HMS-kort”, ska bäras av all personal inom bygg-, anläggnings-, eller renhållningsbranschen. Se: <https://www.arbeidstilsynet.no/hms/hms-kort/>.

⁶ Tolletaten. *Digitoll*. 2023. <https://www.toll.no/no/bedrift/digital-tollbehandling/> (Hämtat 2023-11-09).

⁷ Daniel Jaakkola. *Varuhandel på lika villkor? Tull och moms i Norden ur ett gränshinderperspektiv*. Köpenhamn: Nordiska ministerrådet, 2020. <http://dx.doi.org/10.6027/nord2020-039>.

⁸ Grensetjänsten. *NUF – företagsregistrering i Norge för befintliga utländska företag*. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/registrering/nuf---registrering-i-norge-for-utlandska-foretag> (Hämtat 2023-11-23).

⁹ Gränshinderdatabasen. *Lastbilstransporter i Norden*. 2020. <https://www.norden.org/sv/border-database/lastbilstransporter-i-norden> (Hämtat 2023-11-14).

moms.¹⁰ Sedan 2016 har en digitaliserad ATA-carnet (eATA) tagits fram.¹¹ 2021 öppnade en webbsida där företag kan ansöka om eATA. Sidan underlättar för företag eftersom det går att återanvända registrerad information, ställa frågor, och få påminnelser innan dokumentets giltighetstid går ut.¹²

För e-handlare med verksamhet i Norge har VOEC (*VAT on E-Commerce*) underlättat. Systemet infördes 1 april 2020 och innebar en höjd gräns för tullfrihet från 350 norska kronor till 3000 norska kronor. Därtill kan en VOEC-registrerad försäljare inkludera norsk moms i varans pris och rapportera momsen till VOEC-registret. Systemet gjorde även att ansvaret för att uppbära moms förflyttades från mottagaren till försäljaren.¹³ Ansvarsförflyttningen kan säkra korrekta inbetalningar av moms, samt förtydliga prissättningen för konsumenten.¹⁴

4 Hinder idag

4.1 Tullprocedurer

Den norska tullproceduren kan upplevas som ett hinder för svenska företag som ska arbeta på andra sidan gränsen. Företagen uppger att tullhanteringen vid passage till och från Norge är svår och tidskrävande. Problemet verkar vara mest förekommande hos bygg- och anläggningsföretag, men andra branscher drabbas också.¹⁵ Ur en företagsundersökning, där 74 svenska företag tillfrågades, framstår tullhanteringen som det största hindret för företag som vill in på den norska marknaden. Företagen nämnde också att de tagit in extern hjälp för att hantera tulladministrationen.¹⁶ Även processen för ansökan om återbetalning av tull på returer beskrivs som komplicerad.¹⁷

Tullstationernas fysiska placering kan utgöra ett hinder för företagen. Varor som transporteras till eller från Norge ska anmälas till ett bemannat tullkontor, men processen försvåras av kontorens placeringar och varierande öppettider. Dessutom kan transporten behöva ta en omväg för att passera ett öppet kontor, vilket kan leda till ökade omkostnader. Företag med trafiktillstånd får passera vid ett obemannat kontor,

¹⁰ Jaakkola, 2020.

¹¹ ICC. *eATA Carnet*. u.å. <https://iccwbo.org/business-solutions/ata-carnet/eata-carnet/> (Hämtat 2023-11-23).

¹² Västsvenska Handelskammaren. *Ny plattform för ansökan om ATA-carnet*. 2021. <https://www.vastsvenskahandelskammaren.se/artiklar/ny-plattform-for-ansokan-om-ata-carnet/> (Hämtat 2023-11-23).

¹³ Grensetjänsten. *VOEC - förenklad momshantering i Norge för utländska e-handlare*. 2022. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/handel-mellan-sverige-och-norge/voec---forenklaad-momshantering-i-norge-for-utlandska-e-handlare> (Hämtat 2023-11-23).

¹⁴ Jaakkola, 2020.

¹⁵ Øresundsinstitutet. *Mentala gränshinder – en studie av hur norska och svenska företagare erfar och uppfattar arbete över gränsen*. Malmö: Øresundsinstitutet, 2018. <https://www.grensetjansten.com/download/18.1f1b4139177aefeb09be78/1613661435786/Mentala%20gr%C3%A4nshinder%20rapport.pdf>.

¹⁶ Team Sweden in Norway. *BUSINESS CLIMATE SURVEY NORWAY 2020*. 2020. https://www.business-sweden.com/contentassets/e7695b782d624633b0b0e254000ccba9/business-climate-survey-norway_2020_final.pdf.

¹⁷ Sveriges ambassad i Norge. 2022. E-post, 31 mars 2023.

men ett sådant ställer krav som små företag kan ha svårt att uppfylla. Därtill utgör det administrativa förarbetet med tulldeklarationerna ytterligare en administrativ börda. Arbetet med tulldeklarationen kan överlämnas till ett tullombud som färdigställer deklarationen i utbyte mot betalning.¹⁸ Därtill har det uppmärksammats att det enbart finns ett företag som är etablerat som ett tullombud vid Svinesund.¹⁹

Avsaknaden av konkurrerande tullombud vid Svinesund väcker frågor om konkurrenssituationen och om andra företag kan missgynnas av att inte finnas på plats vid gränspassagen. Med fler företag kan väntetiderna kortas ned, vilket skulle gynna transportörerna. Dessutom kan en situation där flera aktörer konkurrerar med varandra bidra till förmånligare priser.

Sedan år 2014 har gränspassagen vid Svinesund haft problem med köbildning som leder till försenade leveranser och förluster för företagen. Enligt Svinesundskommittén uppger transportföretagen att kostnaderna för förseningarna uppgår till cirka 1 000 kronor i timmen. Köerna påverkar även chaufförernas körscheman eftersom gränsen för vilotid kan överskridas, vilket kan leda till ytterligare förseningar. Förseningarna i importflödet från Norge kan också påverka exempelvis förädlingsprocesser som görs i Sverige. Fordonsköerna har förvärrats i takt med att antalet lastbilar som passerar vid Svinesund har ökat. Tidigare fanns problemet på båda sidor, men nu gäller det främst från Norge vid inresa till Sverige – där det svenska Tullverket ansvarar. Passagen till Norge har underlättats av att Tolletaten genomfört åtgärder som digitaliserad tullhantering och en utbyggd tullplan, där lastbilar parkerar i väntan på manuell hantering. Det finns en målsättning om att Tullverket ska införa en ny organisation vid Svinesund under 2024²⁰, som förväntas underlätta även på den svenska sidan.

Ytterligare en förklaring till köerna är ett omkörningsförbud från 2014. Förbudet gäller alla lastbilar med en vikt över 3,5 ton och även vid tomma transporter. Beslutet fattades av Länsstyrelsen efter ett förslag från norska Statens vegvesen²¹ för att minska risken för farliga omkörningar.²²

4.2 Momsregler

För företag utan momsregistrering i Norge kvarstår problematiken med momsdepositioner vid tillfällig införsel. Företagen deponerar en garanti för norsk importmoms till Tolletaten i samband med gränspassagen, vilket kan leda till likviditetsproblem. Problemet påverkar mindre aktörer i högre grad eftersom de mer sällan uppfyller kraven för momsregistrering. ATA-systemet underlättar för vissa aktörer, men problemet med arbetsmaskiner, som togs upp 2013, kvarstår. Det här kan

¹⁸ Jaakkola, 2020.

¹⁹ Annika Daisley, Svinesundskommittén. Möte om gränshinder, 1 november 2023.

²⁰ Svinesundskommittén. *Uttalande/brev från årsmötet med Svinesundskommittén*. 2023. <https://svinesundskommitten.com/granshinder/wp-content/uploads/sites/5/2023/04/230421-uttalande-arsmote-svensk-slut.pdf>.

²¹ Läs mer om norska Statens vegvesen här: <https://www.vegvesen.no/>.

²² Kristian J. Bjerke, Pelle Joelsson & Cecilia Nilsson. *Svinesundskommittén tillsammans med branschorganisationerna menar att trafiksituation i Svinesund är kaotisk och omkörningsbeslut från 2014 behöver omprövas*. 2023.

utgöra ett hinder för aktörer som saknar momsregistrering och som vill ta in exempelvis maskiner tillfälligt.²³ Ett företag som skulle ta en maskin in i Norge fick deponera 250 000 kronor i moms.²⁴ Även Norges momsregler kan vara krångliga för företagen. Företag uppger att det är svårt att hålla reda på Norges momsregelverk, samt att processen för att få momsdepositionen tillbaka är komplicerad och tar tid.²⁵ Det finns tre gränser för registrering i Norge. Registrering i ”foretaksregistret” ska göras vid en omsättning på 50 000 norska kronor under 12 månader, och då verksamheten pågått i mer än 90 dagar. Registrering i momsregistret ska göras om omsättningen når 50 000 norska kronor under en 12-månadersperiod. Det finns en möjlighet att förhandsregistrera företaget i momsregistret, om omsättningsnivån kommer att överstigas inom tre veckor från verksamhetsstart. Registrering i ”oppdragsregistret” ska göras vid uppdrag värda 20 000 norska kronor.²⁶

4.3 Tullar

I EU:s databas för handelshinder, Access2Markets, finns ett hinder registrerat för Norge. Hindret som funnits registrerat sedan 2009, och nämns i rapporten från 2013, gäller höga tullsats på bearbetade jordbruksvaror. Enligt EES-avtalet ska årliga samråd hållas för att anpassa villkoren i protokoll 3²⁷ efter marknadsutvecklingen, men under åren som gått från att avtalet trädde i kraft, 1994, fram till 2022 har endast två anpassningar gjorts.²⁸ Att importera exempelvis nötkött till Norge kan bli kostsamt på grund av en råvarutullsats på 344 procent.²⁹ Handeln med dessa varugrupper kan begränsas av de höga tullsaterna.³⁰ Om företagen behöver betala höga tullkostnader kan en effekt bli att deras konkurrensmöjlighet försämras. Därtill kan de höga tullsaterna omöjliggöra för företag att handla med Norge.

Samtidigt rapporterar Sveriges ambassad i Norge att de inte fått någon information som skulle tyda på att svenska företag har påverkats negativt av höga tullsats. De beskriver även att delegationen till EU inte har tagit upp hindret under 2022.³¹ Ett år senare nämner Business Sweden importtullarna på mat och textilier som ett

²³ Jaakkola, 2020.

²⁴ Øresundsinstitutet, 2018.

²⁵ Jaakkola, 2020; Sveriges ambassad i Norge, 2022; Daisley, 2023.

²⁶ Grensetjänsten. *Moms vid verksamhet i Norge*. 2023. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/skatt-och-avgifter/moms-vid-verksamhet-i-norge> (Hämtat 2023-11-10); Förenklingsgruppen Näringsliv, Grensetjänsten. *Startsträckan vid företagsregistrering i Norge*. 2023.

²⁷ I protokoll tre innehåller ett system som ska kompensera för prisskillnader på jordbruksprodukter inom EES. Inom EU görs utjämningen med hjälp av exportsubventioner och importtullar, som beräknas på referenspriser som de avtalsslutande parterna beslutat om. Läs mer: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/sv/content/avtalet-om-europeiska-ekonomiska-samarbetsomradet-ees>.

²⁸ Access2Markets. *Barrier details*. 2022. https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/barriers/details?isSps=false&barrier_id=12641 (Hämtat 2023-11-23).

²⁹ Tolltariffen. *Varenummer 02.01.3001*. 2023. <https://tolltariffen.toll.no/tolltariff/headings/02.01/02.01.3001/commodity-info/import/all?language=no> (Hämtat 2023-11-23).

³⁰ Jaakkola, 2020.

³¹ Sveriges ambassad i Norge, 2022.

handelshinder mellan Sverige och Norge.³² Alltså verkar de höga tullsatserna försvåra för handeln med Norge även fortsättningsvis.

Sedan finns vissa hinder som nämndes år 2013, men som ingen av aktörerna som tillfrågats till den här undersökningen har nämnt som ett hinder. Exempelvis har det inte hittats något tillfälle där Tolletaten ändrat en klassificering av en vara. Därtill verkar inte tullkvoterna ha påverkat något företag negativt.

4.4 Nationella tekniska regler och föreskrifter

Eftersom Norge är en del av den inre marknaden genom EES-avtalet, borde varor som kan säljas i ett medlemsland enligt principen om ömsesidigt erkännande av varor, kunna cirkulera fritt och säljas utan hinder i ett annat medlemsland.³³ Det finns dock visst utrymme för nationell reglering och i förhållande till Norge finns särskilda undantag för vissa produkter. Ett tveksamt fall som hanterades av Solvit, var när norska motsvarigheten till Livsmedelsverket, Mattillsynet, stoppade en vara som sålts i Sverige. Myndigheten förklarade att företaget som sålde varan behövde lägga till en särskild märkning, som tydliggjorde att produkten inte fick värmas i mikrovågsugn och att kravet var nödvändigt eftersom produkten var avsedd att komma i kontakt med livsmedel.³⁴ Även om det finns möjlighet att stoppa produkter av hänsyn till hälsa, säkerhet och miljö utan att bryta mot EU-rätten kan nationella krav hindra ett företags möjligheter att handla fritt på den inre marknaden.

Även idag syns skillnader i byggregler, vilket leder till hinder för svenska företag som vill verka i Norge. Exempelvis uppger företagen att det är svårt att ta reda på regler för införsel av material och maskiner och menar att det här kan bidra till osäkerhet.³⁵ Olika byggstandarder påverkar exempelvis: VVS, elinstallationer, samt klassificering och certifiering av brandskydd.³⁶ Vidare ses skillnader i ländernas klimatdeklarationer för byggnader. Enligt organisationerna Svensk Betong och Stålbyggnadsinstitutet bidrar skillnaderna till handelshinder.³⁷

Som sagt har lastbilsnormerna i Norge och Sverige harmoniserats till viss del. Samtidigt gäller, sedan år 2017, en bärighetsklass i Sverige som tillåter en vikt upp till 74 ton. Skillnaden i den tillåtna maxvikten kan hindra transporter från att korsa gränsen till Norge.³⁸ Den 1 december 2023 ändrades den svenska normen för lastbilar

³² Business Sweden i Norge. E-post, 10 november 2023.

³³ Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/515 om ömsesidigt erkännande av varor förtydligas och säkerställs principen om ömsesidigt erkännande. Förordningen utgör en del av EES-avtalet och gäller i förhållande till Norge. Se vidare [ANNEX II \(efta.int\)](#).

³⁴ Kommerskollegium, Dnr. 2019/01312, Solvit-ärende 2451/19/SE.

³⁵ Svinesundskommittén. *Upplevda gränshinder kopplade till träbyggnation – Sverige och Norge*. 2020. https://svinesundskommitten.com/granshinder/wp-content/uploads/sites/5/2020/06/upplevda_granshinder_trabyggnation_uppslag.pdf.

³⁶ Gränshinderdatabasen. *Olika byggbestämmelser*. 2022. <https://www.norden.org/sv/border-database/olika-byggbestammelser> (Hämtat 2023-11-20).

³⁷ Kommerskollegium. *Stronger Integration and Enhanced Free Movement in the Nordic Region*. Stockholm: Kommerskollegium, 2022. <https://www.kommerskollegium.se/globalassets/publikationer/rapporter/2022/stronger-integration-and-enhanced-free-movement-in-the-nordic-region.pdf>.

³⁸ Gränshinderdatabasen, 2020.

längd, efter ett beslut från Trafikverket. Numer tillåts lastbilar med en längd upp till 34,5 meter, på vissa vägnät i Sverige.³⁹ I och med Trafikverkets ändring hamnade även den tillåtna längden i Sverige i disharmoni med de norska lastbilsnormerna, där den maximala längden är 25,25 meter.

4.5 Personers fria rörlighet

En del svårigheter som är kopplade till samordningen av socialförsäkringsfrågor som lyftes 2013 finns kvar idag. EFTA Surveillance Authority (ESA) har tagit Norge till EFTA-domstolen eftersom de hittat brister i administrationen av pensionstillägg när en person flyttar mellan EES-länderna.⁴⁰ Därtill har Solvit hanterat klagomål på långa handläggningstider hos den norska myndigheten NAV⁴¹ för att utreda till vilket lands lagstiftning och därmed socialförsäkringssystem, en person som arbetar eller arbetat i både Sverige och Norge ska höra. Problem har även anmälts som handlar om att få rätt till arbetslöshetsersättning.⁴² I ett annat ärende kunde Solvit bistå med att se till att en anmälare som fått avslag på sin ersättning från Norge fick sin rätt tillgodosedd genom det svenska socialförsäkringssystemet.⁴³

Ovan nämnda exempel pekar på några av de svårigheter arbetstagare möter när de antingen nyttjat möjligheten att både flytta till och arbeta i ett annat medlemsland eller när de arbetar i ett land och bor i ett annat och behöver nyttja socialförsäkringen. Det svårnavigerade regelverket och de långa utredningstider som samordningen innebär bryter inte alltid mot EU-rätten, men rörligheten hämmas av att arbetstagare upplever det som praktiskt problematiskt att nyttja den fria rörligheten. Om näringsidkare ser processerna för socialförsäkringsfrågor som svåra, finns det en risk att de avstår från gränsoverskridande verksamhet. Därtill kan svårigheterna kopplat till socialförsäkringsfrågor leda till att enskilda arbetstagare väljer att inte arbeta i Norge.

Hinder som rör svårigheter för både privatperson och företag att öppna bankkonto har varit ett återkommande problem. I några fall har norska banker inte godtagit så kallade d-nummer⁴⁴ och i vissa fall har de krävt omfattande dokumentation vid öppnande av ett bankkonto.⁴⁵ Företag uppger att det tar tid att få ett d-nummer och att handläggningstiden kan hindra deras möjligheter att utföra uppdrag och bankärenden, samt till kontakt med norska myndigheter. Därtill uppger företag som utför kortare

³⁹ Trafikverket. *Nu tillåter Trafikverket 34,5 meter långa lastbilar*. 2023. <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2023/november/nu-tillater-trafikverket-345-meter-langa-lastbilar/> (Hämtat 2023-12-01).

⁴⁰ ESA. *ESA takes Norway to EFTA Court for failing to adopt necessary measures on EEA pension rights*. 2023. <https://www.eftasurv.int/newsroom/updates/esa-takes-norway-efta-court-failing-adopt-necessary-measures-eea-pension-rights> (Hämtat 2023-11-10).

⁴¹ NAV, Norges Arbets- och välfärdsförvaltningar, är den norska motsvarigheten till Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen. Läs mer här: <https://www.nav.no/no/nav-og-samfunn/om-nav/om-nav>.

⁴² Kommerskollegium, Dnr. 2023/00847, Solvit-ärende 2335/23/SE.

⁴³ Kommerskollegium, Dnr. 2022/01902, Solvit-ärende 4230/22/SE.

⁴⁴ D-nummer är ett temporärt norskt personnummer som kan liknas vid ett svenskt samordningsnummer. Läs mer här: <https://www.skatteetaten.no/person/folkeregister/identitetsnummer/d-nummer/>

⁴⁵ Svenska ambassaden i Oslo 2022; Gränshinderdatabasen. *Problem med bankkonto för gränspendlare och företag i Norden*. 2022. <https://www.norden.org/sv/border-database/problem-med-bankkonto-granspendlare-och-foretag-i-norden> (Hämtat 2023-11-14).

uppdrag i Norge, exempelvis montering eller leverans av varor, att deras verksamhet kompliceras av att de i regel behöver ha en NUF-registrering. Vid etablering i Norge krävs att registreringsblanketten samt tillhörande dokument, som passkopior och styrelsedokument, skickas in i original via post. Processen upplevs förlegad och det finns en rädsla för att dokumenten ska försvinna i postgången.⁴⁶

Blanketten för företagsregistrering kräver ett flertal uppgifter och den kan vara svår att fylla i. Om det finns ett fel så kommer blanketten att skickas i retur och processen startas om på nytt. En NUF-registrering är en nio-stepsprocess som kan ta upp till fem veckor, vilket kan leda till att utländska företag får svårare att konkurrera på samma villkor som inhemska. Registreringskravet gäller för alla uppdrag och arbetstagare, även underleverantörer.⁴⁷ Antalet förberedande steg, och tiden det tar, kan försvåra för aktörer som ska arbeta i Norge och exempelvis försena starten av ett uppdrag. Sammantaget kan detta leda till att en norsk aktör väljs framför utländska, eller att svenska aktörer väljer bort Norge.

HMS-kort ska bäras av all personal inom bygg-, anläggnings-, eller renhållningsbranschen. Ansökningstiden för kortet framhölls som ett hinder i rapporten från 2013. Tiden kan bli ett hinder även nu, särskilt om ansökan om ett d-nummer tar tid. Utan ett HMS-kort blir det svårt att verka inom branscherna som nämns ovan. För att få ett HMS-kort ska verksamheten vara registrerad i norska register, exempelvis som ett NUF, och ska ha genomgått den process som nämns ovan. Personen som ansöker om kortet ska ha ett d-nummer, som har aktiverats genom en ID-kontroll hos norska skattemyndigheten.⁴⁸ Inom Sverige finns ett liknande system, för de svenska samordningsnumren, sedan en regeländring där Skatteverket fick i uppdrag att genomföra identitetskontroller i samband med tilldelning av samordningsnummer.⁴⁹ I dagsläget kan HMS-kortet enbart skickas till en norsk adress, i väntan på det kan en QR-kod användas som ett tillfälligt kort.⁵⁰

Skatteregler kan påverka möjligheten att bedriva verksamhet över gränsen. Personer som är skrivna i Sverige och arbetar i Norge får uppehålla sig där i maximalt 183 dagar under en 12-månadersperiod, därefter övergår skatteplikten till Norge. Om projektet skulle försenas, kan företaget behöva anställa ny personal och det kan resultera i ökade kostnader.⁵¹

Gränsgångarregeln mellan Sverige och Norge kan missgynna gränspendlare, som bor i en svensk gränskommun och arbetar i en norsk gränskommun. Personerna ska betala

⁴⁶ Business Sweden i Norge, 2023.

⁴⁷ Förenklingsgruppen Näringsliv, 2023.

⁴⁸ Grensetjansen. *HMS-kort för alla som jobbar i bygg-, anläggnings- eller renhållningsbranschen i Norge*. 2022. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/regelverk/hms-kort-id-kort-for-alla-i-bygg-eller-anlaggningsbranschen> (Hämtat 2023-11-14); Förenklingsgruppen Näringsliv, 2023.

⁴⁹ Statens Personadressregister. *Nya regler om samordningsnummer från 1 september 2023*. 2023. <https://statenspersonadressregister.se/master/start/teknisk-info/aktuellt-och-drift/aktuellt/nya-regler-om-samordningsnummer-fraan-1-september-2023/> (Hämtat 2023-12-08).

⁵⁰ Arbeidstilsynet. *Hva skjer etter at HMS-kortene er bestilt?* u.å. <https://www.hmskort.no/support/faq/hva-skjer-etter-at-hms-kortene-er-bestilt> (Hämtat 2023-11-14).

⁵¹ Svinesundskommittén. 2022. Upplevda gränshinder inom skoglig bioekonomi – Norge och Sverige. E-post, 2 november 2023.

en norsk socialförsäkringsavgift på 8 procent, som dras av direkt från lönen. Avgiften kan dras av i den svenska inkomstdeklarationen, men det här behöver personen sköta själv. Arbetstagaren ska även, genom en preliminär självdeklaration, meddela Skatteverket sin årsinkomst och rapportera förändringar. Genom kravet på att meddela förändringar får personer med oregelbunden arbetstid en tyngre administrativ börda. Gränsgångarregeln uppfattas som svårförståelig, administrativt tung och ekonomisk missgynnsam. Detta har lett till människor valt bort arbetsmöjligheter i Norge eftersom de inte anser att det är värt den administrativa bördan.⁵²

Bland det material som samlats in till undersökningen nämns inget om hinder för bilpendling mellan Norge och Sverige.

4.5.1 Covid-19-pandemin

Under covid-19-pandemin uppstod nya hinder för personers fria rörlighet till följd av de nationella restriktioner som infördes. När gränsen mellan Sverige och Norge stängde, blev följden att arbetspendlande gränsarbetare stoppades från att utföra sitt arbete och vissa förlorade därmed sin inkomst. När de stod helt utan ersättning uppstod frågan dels om vilket land som bar ansvaret för att någon form av kompensation skulle utgå och på vilken grund sådan skulle kunna utbetalas. Solvit-nätverket hanterade ett flertal klagomål med anledning av den situation som uppstod.⁵³ Frågan nådde slutligen en lösning genom en politisk överenskommelse mellan Sverige och Norge.⁵⁴

När gränsen öppnades igen, fanns restriktioner i form av bland annat krav på ett giltigt covidbevis vid inresa.⁵⁵ Inledningsvis bekostades covidtester för anställda av företagen, vilket bidrog till likviditetsproblem. När norska staten sedan tog över betalningsansvaret förblev det oklart om det fanns en möjlighet till kompensation för tidigare utförda tester.⁵⁶

Pandemin innebar att många företag övergick till att erbjuda sina anställda möjligheter till distans- och hybridarbete, som innebar att arbetstagare kunde arbeta på distans i bosättningslandet. Omställningen till det nya arbetssättet har skapat nya utmaningar för både arbetsgivare och arbetstagare.⁵⁷ I nordisk lagstiftning och praxis finns olika definitioner av vad som ska anses utgöra ett så kallat fast driftställe – där den norska tolkningen är striktast. Om ett svenskt företag anställer en person som bor i Norge och arbetar från ett hemmakontor där, kan arbetsgivaren bedömas ha driftställe i Norge. Bedömningen medför bland annat att företaget då behöver upprätta en företagsdeklaration, registreras som arbetsgivare för lönerapportering, och företaget

⁵² Øresundsinstitutet, 2018; Fredrik Lundgren & Jakob Rasborg. *Arbete över gränserna i Norden*. Köpenhamn: Nordiska ministerrådet, 2023. <http://dx.doi.org/10.6027/nord2023-025>.

⁵³ Se Kommerskollegium Dnr. 2021/00864, Solvit-ärende 2150/21/SE; Kommerskollegium Dnr 2021/00351, Solvit-ärende 0830/21/SE.

⁵⁴ Jobbpendlarna fick ersättning av de norska arbetsgivarna, som efter ansökan återbetalades av den norska motsvarigheten till Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen, NAV.

⁵⁵ Kommerskollegium Dnr. 2021/00762, Solvit-ärende 1737/21/SE.

⁵⁶ Kommerskollegium Dnr. 2021/01118, Solvit-ärende 1192/21/SE.

⁵⁷ Kommerskollegium, 2022.

blir skatteskyldigt i Norge. Det här ökar mängden administrativt arbete och därtill kan det uppstå en osäkerhet hos företagen. Dessutom kan mindre företag sakna resurser till en ekonomi- eller lönefunktion som kan redovisa löner och tillgångar enligt utländsk lagstiftning. För att undvika hindret kan arbetsgivare begränsa möjligheterna till distans- och hybridarbete, eller välja bort arbetstagare från ett annat nordiskt land. Det kan i sin tur dock leda till att företagen går miste om kompetens. I Sverige baseras bedömningen av ett fast driftställe på om företaget har krävt att arbetstagaren ska arbeta hemifrån, har ett intresse av eller drar en fördel av att arbetet utgörs hemifrån.⁵⁸

4.6 E-handel

Kravet på en norsk postadress för att kunna registrera ett norskt domännamn (.no) kvarstår. Företaget som ansöker ska även vara registrerat i Norge och ha ett norskt organisationsnummer. Kravet gäller även norskregistrerade utländska företag, men som nämnt är en norsk adress inte ett krav vid NUF-registreringen.⁵⁹ Avsaknaden av ett norskt domännamn utgör ett indirekt handelshinder eftersom sökmotorerna i Norge rankar webbsidor med ett norskt domännamn högre än sidor som saknar ett.

VOEC-systemet underlättade momshanteringen, men bidrog samtidigt till nya hinder för e-handeln. Livsmedel och punktskattebelagda varor omfattas inte av systemet och därför ska tull, moms och punktskatter betalas för dessa. Kostnaderna som tillkommer kan öka slutpriset för kunden eller minska företagets lönsamhet, vilket kan leda till en försämrad konkurrenssituation för utländska e-handlare i jämförelse med norska. Gränshinderrådet menar att VOEC hindrar i princip all försäljning av mindre partier livsmedel och punktskattebelagda varor till norska privatpersoner. Om varan överstiger gränsen för tullfrihet (3000 norska kronor) så övergår ansvaret för moms-administrationen till mottagaren. Det är sällan som mottagaren vill bära det administrativa ansvaret och denne kan därför välja att handla från ett norskt företag för att undvika det ansvaret.⁶⁰

⁵⁸ Lundgren & Rasborg, 2023.

⁵⁹ Grensetjänsten. *Norskt domännamn (.no)*. 2021.
<https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/ovrigt/norskt-domannamn-.no> (Hämtat 2023-11-09).

⁶⁰ Jaakkola, 2020.

5 Slutsatser och lösningsförslag

En del hinder som uppmärksammades i rapporten från 2013 finns kvar och försvårar för handeln mellan Sverige och Norge, medan andra hinder har fått en lösning.

Tullprocedurerna upplevs även fortsättningsvis som komplicerade, men har underlättats av den digitaliserade tullhanteringen i Norge som lett till en förenklad deklarationsprocess och en snabbare gränspassage. Även Norges höga tullsatser för bearbetade jordbruksvaror kvarstår och fortsätter att försvåra, och i vissa fall omöjliggöra, för svenska företag som exporterar dessa varor till Norge. Sedan år 2014 har vägtrafiken vid Svinesund bromsats upp av ett växande problem med köbildning som beror på en ökad trafikmängd och ett totalt omkörningsförbud.

Momsdepositioner fortsätter att utgöra ett likviditetsproblem för företag som saknar en norsk momsregistrering. För momsregistrerade företag har kravet på momsrepresentant tagits bort, vilket har minskat omkostnaderna. Därtill kan momsregistrerade företag numer redovisa importmomsen i momsdeklarationen och därmed slipper de ställa kontanta momsdepositioner till norska Tullmyndigheten vid en tillfällig införsel. Normerna för lastbilar hade harmoniserats så att den maximala längden på 25,25 meter gällde i både Norge och Sverige, men sedan uppstod disharmoni när Trafikverket ökade den maximala längden för lastbilar som får framföras i Sverige till 34,5 meter.

För e-handlare kvarstår kravet på en norsk postadress för att få ansöka om ett norskt domännamn, vilket utgör ett indirekt handelshinder då webbsidor utan ett norskt domännamn hamnar längre ner bland norska sökresultat. Därtill har VOEC-systemet underlättat för e-handlare då gränsen för tullfrihet höjts och ansvaret för momshanteringen flyttats från mottagaren till försäljaren. Systemet har på samma gång försvårat eftersom det inte inkluderar alla varor och vid försäljning av en vara med ett värde över 3000 norska kronor övergår momsadministrationen till köparen.

Ett område som verkar vara problemtyngt är personers fria rörlighet. Problemen rör myndigheters långa handläggningstider av socialförsäkringsfrågor, samt processen för företagsregistrering eftersom den kräver en stor mängd uppgifter och tar tid. Covid-19-pandemin bidrog till en stängd gräns mellan Sverige och Norge som hindrade personers fria rörlighet. Med pandemin följde nya arbetssätt som bidrog till att nya svårigheter uppmärksammades, till exempel olika definitioner av ett fast driftställe som skapar osäkerhet bland arbetsgivare samt att företag kan behöva redovisa löner och tillgångar enligt utländsk lagstiftning.

Att handeln mellan Norge och Sverige fungerar utan hinder är viktigt för båda länderna. Norge är Sveriges viktigaste exportpartner och den näst viktigaste importpartnern. Den här undersökningen visar att hinder som kan verka små, så som olika lastbilsnormer eller definitioner av ett fast driftställe, kan få en negativ påverkan på företagens verksamhet. Samtidigt visar slutsatserna och lösningsförslagen att det finns potential i ett fortsatt arbete för förbättringar i villkoren för företagande och handel mellan Sverige och Norge. Däremot är det kanske Sverige i EU som har det

största intresset av förbättringar och därför finns ett behov av att svenska aktörer fortsätter att aktivt driva marknadstillträdesfrågor i Bryssel, som till exempel tullar.

5.1 Tullprocedurer

Hinder på grund av svåra tullprocedurer finns kvar. Tullhanteringen kommer att vara kvar så länge Norge står utanför tullunionen. Ett sätt att angripa hindret är med hjälp av informationsinsatser – från svenskt och norskt håll. Ländernas tullmyndigheter kan uppdatera sina webbsidor med olika typer av information om hur tullproceduren går till, vilka deklarationer som ska fyllas i, samt hänvisa till deklarationshandledningar. Med olika typer menas att den skrivna informationen kan kompletteras med exempelvis bilder och ljud. Informationen kan även leda till att fler förstår att det är svårare att handla med Norge än med EU-länder, vilket kan bidra till att undvika en mental krock mellan förväntansbilden och verkligheten. Även Business Sweden kan ha en del i arbetet. Idag erbjuder de information för exporterade företag, som exportguiden och frihandelsguiden. Informationen från Business Sweden kräver registrering, och ibland en prenumeration, men de skulle kunna erbjuda mer information kostnadsfritt utan ett krav på registrering.

Endast ett tullombud är etablerat vid Svinesund, det här väcker frågor kring hur det påverkar konkurrenssituationen. Om andra tullombud synliggörs, eller etablerar sig, vid Svinesund kan transportörerna få hjälp snabbare och därtill kan priserna bli mer förmånliga om fler företag konkurrerar om kunderna. Konkurrenssituationen är något som kan lösas av marknaden. Därtill kan ombuden inrikta sig mer på, och erbjuda specifika lösningar till, mindre företag. Förändringarna kan leda till att fler känner att de har möjlighet till att ta hjälp med tullhanteringen, vilket kan minska känslan av att tullprocessen är komplicerad.

Digitala lösningar för den svenska tullhanteringen, motsvarande digitoll, kan underlätta tullproceduren. Inom EU pågår ett arbete för en digitaliserad tullprocess, men frågan kan hanteras med en ökad prioritet för att tillse att planeringen genomförs i tid. En förenklad tullprocedur kan även bidra till förkortade fordonsköer vid Svinesund. En annan lösning på köerna är att ändra det totala omkörningsförbudet och tillåta att tomma transporter kör i ytterfilen. Tomtransporter har inga varor att deklarera och tar upp onödig plats när de står i köerna. För att minska antalet farliga omkörningar kan skyltningen vid Svinesund ses över.⁶¹ Under år 2024 ska Tullverket genomföra en omorganisation vid Svinesund och det ska bli intressant att följa hur förändringarna kan påverka kösituationen.

Ett annat hinder är avståndet mellan, och öppettiderna vid, gränspassagerna, men det är det svårare att göra något åt. En lösning kan vara att ändra kriterierna för trafiktillståndet. Idag medför kriterierna att tillståndet i stort sett enbart är tillgängligt för större aktörer med regelbunden trafik, men genom att ändra kriterierna så skulle det kunna tillgängliggöras också för mindre näringsidkare. Ytterligare en åtgärd kan vara att utöka klareringskontorens öppettider, så det blir lättare att deklarera varorna.

⁶¹ Förslagen nämns av Kristian J. Bjerke, Pelle Joelsson och Cecilia Nilsson (2023).

5.2 Momsregler

Svårförståeliga momsregler fortsätter att försvåra för handeln mellan Norge och Sverige. För att underlätta kan skattemyndigheterna, på båda sidor gränsen, skapa mer lättnavigerade webbsidor och bli bättre på att förmedla lättförståelig information.

En annan förenkling kan vara att tillåta att en förhandsregistrering i momsregistret görs i samband med att blanketten för företagsregistrering lämnas in.⁶² På så sätt skulle ett steg i registreringsprocessen försvinna och det skulle underlätta för företag som ska etablera sig i Norge.

Även idag upplever företag att återbetalningen av momsdepositionen kan dröja och att det kan leda till likviditetsproblem. För att förkorta väntetiden kan den ansvariga myndigheten sätta upp en tydligare tidsgräns för när de ska ha genomfört återbetalningen. Ett annat sätt att skapa en förenklad depositionsprocess kan vara att pröva en mer flexibel lösning. Exempelvis kan ett bankkort dras vid gränspassagen, vilket leder till att beloppet för den tillfälliga importen reserveras och slutligen, vid återexporten, släpps pengarna tillbaka.⁶³ Lösningen öppnar för en mer flexibel hantering i fall där aktören ska sälja delar av varorna. Dessutom slipper företagen att ansöka om en återbetalning, som kan dra ut på tiden.

Systemet för ATA-carnet kan anses vara fortsatt begränsat eftersom exempelvis byggmaskiner inte innefattas. Här kan EU påverka genom att lämna in ett förslag om förändring av den materiella texten till WCO, som ansvarar för systemet. En sådan lösning kräver att EU-medlemmarna är eniga och det kan ta tid och resurser att uppnå något sådant. Lösningförslaget togs upp i rapporten från 2013, men ingen förändring har skett. Stilleståndet kan tolkas som att intresset för förändring är svalt.

5.3 Tullar

Norges höga tullsatser på bearbetade jordbruksvaror och textilvaror fortsätter att hindra handeln. Tullsatserna gör det olönsamt, och i en del fall omöjligt, för företag att sälja varorna till Norge. Samtidigt verkar det som att vissa aktörer tappat framåt driv i frågan eftersom det har hållits få omförhandlingar av avtalet och därtill verkar några svenska aktörer slutat se de höga tullsatserna som ett problem. En anledning till att problemet med höga tullsatser anses mindre kan vara att gränshandeln mellan Norge och Sverige har öppnat upp den norska marknaden för svenska produkter, alternativt har hoppet om att lyckas uppnå förändring försvunnit.

För att sänka tullsatserna kan en lösning vara att omförhandla EES-avtalet, men det är lättare sagt än gjort. I EES-avtalets nittonde artikel fastslås att villkoren för handeln med bearbetade jordbruksprodukter ska ses över vartannat år, men sedan 1994 har endast två sådana möten anordnats. Ett förslag är att det planeras in mer regelbundna möten, samt att representanter från Sverige fortsätter att trycka på för förändring.

⁶² Förslag från Förenklingsgruppen Näringsliv (2023).

⁶³ Lösningförslagen nämns även av Jaakkola (2020).

För en del varor med höga tullsatser är det möjligt att utnyttja en lägre preferens-tullsats, om det finns giltig ursprungsdokumentation. För att öka kunskapen om den här möjligheten kan det behövas en informationsinsats från myndigheterna på båda sidor gränsen, så att både import- och exportprocessen underlättas. Därtill kan den norska tulltaxan (tolltariffen), uppdateras för att bli tydligare och mer lätthanterlig. Nedan syns två skärmbilder, där den vänstra är från norska tolltariffen⁶⁴ och den högra från svenska tullverkets tulltaxa⁶⁵. I tolltariffen behöver användaren leta upp avsnittet om frihandelsavtal och sedan klicka sig vidare för att se preferenstullsatserna. I den svenska tulltaxan syns alla tullsatser på en gång. En person som är ovan med tolltariffen kan missa avsnittet om frihandelsavtal och därmed gå miste om möjligheten till att använda preferenstullsats.

Den norska tolltariffen

TOLLTARIFFEN

Varenummer 19.04.3000

Näringsmedel tillberedt ved oppusting eller steking av korn eller kornprodukter (f.eks. "corn flakes"); korn (unn mais) i form av kerner eller flak eller annet bearbeidd korn (unntatt mel og gryn), forkokt eller tilberedt på ann måte, ikke nevnt eller innbefattet annet sted.

bulgur-hvete

Import Eksport Generelt

Denne varen er en bearbeidd landbruksvare (RÅK-vare). Landbruksdirektoratet kan innvilge redusert råvarettollavgiftssats for slike varer. Du finner mer informasjon på toll.no.

Viser tollavgiftssatser, avgifter og restriksjoner

FOR ALLE LAND VELG LAND

Merverdiavgift (MVA)

Avgiftstype	Avgiftsgruppe	Sats	Dato fra (- til)
MV - Merverdiavgift	1 - Merverdiavgift	25,00 %	01-01-2005
MV - Merverdiavgift	2 - Merverdiavgift lav sats	15,00 %	01-01-2012

Tollavgiftssatser

Ordinær tollavgiftssats

Du bruker gjeldende ordinær tollavgiftssats med mindre du fremsetter krav om preferansettollavgift. Dersom sistnevnte er tilfelle bruker du gjeldende preferansettollavgiftssats som vises nedenfor.

Type	Dato fra (- til)	Gjeldende sats	Maksimumssats
Tollavgift	01.01.2002	3,86 kr pr. kg	28,81 kr pr. kg
Råvarettollavgift	01.09.2003	24,95 kr pr. kg	

Preferansettollavgiftssatser - frihandelsavtaler

[Trykk her for å se de ulike frihandelsavtalene](#)

Den svenska tulltaxan

Frågedatum* 2024-02-21

Import/Export ☒ Import ☐ Export

Varukod* 1904 30 00 00

Tilläggs-koder

Land

Valutaenhet SEK - Svensk krona

Sök

Varukod	1904 30 00 00
Startdatum	2002-01-01
Slutdatum	
Gods nomenklatur grupper	
Beskrivningar	AVDELNING IV - Beredda livsmedel; drycker, sprit och ättika; tobak samt varor tillverkade av tobaksersättning (kap. 16 - 24) KAPITEL 19 - BEREDNINGAR AV SPANNMÅL, MJÖL, STÄRKELSE ELLER MJÖLK; BAKVERK; Livsmedelsberedningar erhållna genom svålning eller rostning av spannmål eller spannmålsprodukter (f.ex. majsflingor; spannmål, ännan än majs, i form av korn eller flingor eller andra bearbetade korn (med undantag av mjöl och krossgryn), förkokt eller på annat sätt beredd, inte nämnd eller inbegripen någon annanstans; Bulgurvetete
Fotnoter	TN701

Beräkna

Sökresultat: 66 åtgärder hittades

Ursprung	Startdatum	Slutdatum	Åtgärds typ	Fotnoter	Geografiskt område	Exkluderade länder	Tullsats
EU	2005-01-01		Tredjelands-tullsats		ERGA OMNES		8,3% + 291,854 SEK/100 kilogra
EU	2006-01-01		Tullunionstull		San Marino		0%
EU	2006-01-01		Tullunionstull		Turkiet		0% + 291,854 SEK/100 kilogra
EU	2024-01-01	2024-12-31	Tullkvot utom ramen för förmånsordningar		Samtliga tredjeländer	GB	33%
EU	2017-09-21		Preferenstull	CD727	Avtal mellan EU och Kanada: återimporterade varor		0%
EU	2016-07-28		Preferenstull		Ekonomiska partnerskapavtalen		0%

⁶⁴ Se: <https://tolltariffen.toll.no/tolltariff/headings/19.04/19.04.3000/commodity-info/import/all?language=no>.

⁶⁵ Se: <https://tulltaxan.tullverket.se/#!/taric/measure/mcc/search?sd=2023-11-06&d=I&cc=1904300000&ad=&cu=SEK&l=sv>.

5.4 Nationella tekniska regler och föreskrifter

Skillnader i byggregler fortsätter att påverka handeln mellan Norge och Sverige. Genom harmoniserade byggregler kan hinder minskas för företag som vill erbjuda sina tjänster på båda sidor gränsen. Dessutom kan ett digitalt kunskapsutbyte mellan länderna öka kunskapen och kapaciteten i industrin, bidra till en förbättrad konkurrens, samt ge bättre och mer kostnadseffektiva byggnader. Nordiska ministerrådet har harmonisering av byggregler som en del i sin vision, vilket är positivt eftersom det kan få upp frågan på den nordiska dagordningen.⁶⁶

Hindren kan ha att göra med hur de nationella myndigheterna tillämpar regler. Vid tillfällen där ett företag anser sig ha blivit utsatt för omotiverade handelshinder, kopplade till de fyra friheterna, kan det vända sig till det nationella Solvit-centret, som finns i varje EU/EES-land.

Handeln kan även hindras av skillnaderna i lastbilsnormer. För att underlätta transporter mellan Norge och Sverige kan ytterligare harmonisering vara en lösning. En sådan lösning kan bidra till en mer hållbar transportkedja. Större lastbilar resulterar i att det krävs färre lastbilar för att transportera samma mängd gods, vilket kan leda till minskade utsläpp. Enligt Trafikverkets beräkningar kan utsläppen från den tunga lastbilstrafiken minska med fyra till sex procent.⁶⁷ En lösning på disharmonin mellan lastbilsnormerna kan arbetas fram på politisk- och myndighetsnivå i de nordiska länderna och det kan även vara lämpligt att driva frågan i Gränshinderrådet.

5.5 Personers fria rörlighet

Att den fria rörligheten fungerar fullt ut är en förutsättning för att säkerställa kompetensförsörjning och bidra till tillväxt. Genom Kommerskollegiums Solvit-funktion återspeglas en del av de problem som förekommer mellan Norge och Sverige på personrörlighetsområdet, där socialförsäkringsfrågorna är vanligast. Myndigheterna som ansvarar för att samordna socialförsäkringsfrågor kan bli bättre på att utbyta information med varandra på ett mer effektivt sätt när det gäller att utreda försäkringstid i de båda länderna genom bosättning eller arbete.

Det finns svårigheter kopplade till företagsetablering, exempelvis NUF, i Norge. För att underlätta etableringsprocessen kan blanketten förenklas så att den enbart efterfrågar de uppgifter som behövs för etableringen.⁶⁸ För att minska risken för att dokument försvinner i posten kan det införas en digital brevlåda, dit företagen kan skicka sina dokument. Myndigheterna i Norge bör också se över handläggningstiden för ansökningar om ett d-nummer, så att den inte drar i väg och blir till ett hinder för företagen. Att inte inneha ett d-numret hindrar myndighetskontakter, ansökning av HMS-kort och etablering av NUF.

⁶⁶ Förslagen nämns av Nordic Innovation i *Roadmap: Harmonising Nordic Building Regulations concerning Climate Emissions*. 2023. <https://pub.norden.org/us2023-450/us2023-450.pdf>.

⁶⁷ Trafikverket, 2023.

⁶⁸ Förslaget nämns av Förenklingsgruppen Näringsliv, 2023.

Reglerna för gränsgångare, som bor i en gränskommun i Sverige och arbetar i en gränskommun i Norge, kan förtydligas och förändras. Det här skulle underlätta för personerna som påverkas av regelverket och dessutom undvika att de missgynnas. En lösning kan vara att beskattning av löneinkomster sker enligt undantagsmetoden. Metoden innebär att ingen skatt ska betalas i bosättningslandet på den löneinkomst som beskattas i arbetslandet.⁶⁹

Inom Norden behövs en harmonisering av de villkor som reglerar när en plats räknas som ett fast driftställe. Därtill borde arbetsgivare ges möjlighet att ansöka om ett förhandsgodkännande. Lösningarna kan leda till att minska den administrativ börda och utgifterna för företagen, göra det mer attraktivt att anställa från andra nordiska länder och dessutom underlätta för mindre företag som saknar resurser till större lönefunktioner. Genom harmoniseringen kommer något land gå miste om skatteintäkter och därför kan det vara svårt att nå enighet. Här kan ett utjämnings-system, där löneinkomst för arbete i arbetsgivarlandet beskattas där och lön från bosättningslandet beskattas i bosättningslandet, minska effekterna av minskade skatteintäkter.⁷⁰ Även om det vara svårt att uppnå enighet kan det vara värt ett försök eftersom det skulle underlätta för ekonomisk verksamhet.

För arbetsgivare med anställda som arbetar från ett hemmakontor i ett annat land kan det uppstå problem kopplade till socialförsäkringsfrågor. Problemen kan underlättas av ett ramavtal om distansarbete för gränspendlande arbetstagare som slutits mellan EU, EES-länderna samt Schweiz. Ramavtalet möjliggör för arbetstagaren att arbeta en större del av tiden från ett hemmakontor, utan att arbetsgivaren behöver ansvara för socialförsäkringen i bosättningslandet. För att omfattas av ramavtalet ska den anställde arbeta minst 25 procent och maximalt 49 procent från ett hemmakontor och resterande tid på plats hos arbetsgivaren. Tidigare skedde övergången av ansvaret för socialförsäkringen när arbetstagaren arbetade hemifrån mer än 25 procent. Ramavtalet gäller enbart i länderna som undertecknat det, som Norge och Sverige⁷¹, men anställningar i enlighet med ramavtalet är frivilliga och något som både arbetsgivare och arbetstagare behöver vara överens om. Ramavtalet bidrar till ett minskat behov av att utreda vem som har intresse av eller en fördel av att arbetet utförs från ett hemmakontor och därmed minskar arbetsbördan för den ansvarige myndigheten.⁷² Genom fler anställningar som är i enlighet med ramavtalet kan svårigheterna för företagen minska. För att öka användningen kan det behövas en informationsinsats från EU, eller från nationella myndigheter som arbetar med frågorna.

⁶⁹ Ett förslag från Lundgren & Rasborg, 2023.

⁷⁰ Förslag från Lundgren & Rasborg, 2023.

⁷¹ Danmark har inte undertecknat avtalet, där gäller Öresundsavtalet. Läs mer här: <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2023.15/3002.html>

⁷² EY Sweden. *Remote workers - Framework agreement in place regarding social security*. 2023. https://www.ey.com/en_se/tax/remote-workers-framework-agreement-in-place-regarding-social-security (Hämtat 2023-12-06); Stephen Turley. Social security and remote working: the new «Framework Agreement» explained. PWC. 2023. <https://www.pwc.ch/en/insights/mybusiness/the-new-framework-agreement.html> (Hämtat 2023-12-06); Administrative Commission for the Coordination of Social Security Systems. *Guidance Note on telework applicable from 1 July 2023*. <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=26977&langId=en> (Hämtat 2023-12-06).

5.6 E-handel

För att underlätta för e-handlare som säljer livsmedel och punktskattebelagda varor till privatpersoner kan dessa börja ingå i VÖEC-systemet.⁷³ För att underlätta registreringen av ett norskt domännamn kan kravet på en norsk postadress tas bort. I Sverige ställs inget krav på en svensk postadress när aktörer som ansöker om ett svenskt domännamn. En lösning kan vara att kräva en företagsregistrering i Norge, exempelvis NUF, och ta bort kravet på en norsk postadress.

⁷³ Förslaget nämns av Jaakkola (2020).

Källförteckning

Access2Markets. *Barrier details*. 2022. https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/barriers/details?isSps=false&barrier_id=12641 (Hämtat 2023-11-23).

Administrative Commission for the Coordination of Social Security Systems. *Guidance Note on telework applicable from 1 July 2023*. <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=26977&langId=en> (Hämtat 2023-12-06).

Arbeidstilsynet. *HMS-kort*. u.å. <https://www.arbeidstilsynet.no/hms/hms-kort/#> (Hämtat 2023-11-13).

Arbeidstilsynet. *Hva skjer etter at HMS-kortene er bestilt?* u.å. <https://www.hmskort.no/support/faq/hva-skjer-etter-at-hms-kortene-er-bestilt> (Hämtat 2023-11-14).

Bjerke, Kristian J., Joelsson, Pelle & Nilsson, Cecilia. 2023. *Svinesundskommittén tillsammans med branschorganisationerna menar att trafiksituation i Svinesund är kaotisk och omkörningsbeslut från 2014 behöver omprövas*. Framställan.

Business Sweden i Norge. E-post, 10 november 2023.

Daisley, Annika; Svinesundskommittén. Möte om gränshinder, 1 november 2023.

ESA. *ESA takes Norway to EFTA Court for failing to adopt necessary measures on EEA pension rights*. 2023. <https://www.eftasurv.int/newsroom/updates/esa-takes-norway-efta-court-failing-adopt-necessary-measures-eea-pension-rights> (Hämtat 2023-11-10).

EY Sweden. *Remote workers - Framework agreement in place regarding social security*. 2023. https://www.ey.com/en_se/tax/remote-workers-framework-agreement-in-place-regarding-social-security (Hämtat 2023-12-06).

Förenklingsgruppen Näringsliv, Grensetjåsten. *Startstråckan vid företagsregistrering i Norge*. 2023.

Grensetjåsten. *HMS-kort för alla som jobbar i bygg-, anläggnings- eller renhållningsbranschen i Norge*. 2022. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/regelverk/hms-kort-id-kort-for-alla-i-bygg-eller-anlaggningsbranschen> (Hämtat 2023-11-14).

Grensetjåsten. *Moms vid verksamhet i Norge*. 2023. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/skatt-och-avgifter/moms-vid-verksamhet-i-norge> (Hämtat 2023-11-10).

Grensetjåsten. *Norskt domännamn (.no)*. 2021. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/ovrigt/norskt-domannamn-no> (Hämtat 2023-11-09).

Grensetjänsten. *NUF – företagsregistrering i Norge för befintliga utländska företag*. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/registrering/nuf---registrering-i-norge-for-utlandska-foretag> (Hämtat 2023-11-23).

Grensetjänsten. *VOEC - förenklad momshantering i Norge för utländska e-handlare*. 2022. <https://www.grensetjansten.com/sv/foretag/handel-mellan-sverige-och-norge/voec---forenklaad-momshantering-i-norge-for-utlandska-e-handlare> (Hämtat 2023-11-23).

Gränshinderdatabasen. *Lastbilstransporter i Norden*. 2020. <https://www.norden.org/sv/border-database/lastbilstransporter-i-norden> (Hämtat 2023-11-14).

Gränshinderdatabasen. *Olika byggbestämmelser*. 2022. <https://www.norden.org/sv/border-database/olika-byggbestammelser> (Hämtat 2023-11-20).

Gränshinderdatabasen. *Problem med bankkonto för gränspendlare och företag i Norden*. 2022. <https://www.norden.org/sv/border-database/problem-med-bankkonto-granspendlare-och-foretag-i-norden> (Hämtat 2023-11-14).

ICC. *eATA Carnet*. u.å. <https://iccwbo.org/business-solutions/ata-carnet/eata-carnet/> (Hämtat 2023-11-23).

Jaakkola, Daniel. *Varuhandel på lika villkor? Tull och moms i Norden ur ett gränshinderperspektiv*. Köpenhamn: Nordiska ministerrådet, 2020. <http://dx.doi.org/10.6027/nord2020-039>.

Johansson, Lisa. SVT förklarar: Därför uppstår köproppen vid gränsen mellan Sverige och Norge. *SVT Nyheter*. 2023-03-29. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/se-bilderna-pa-koproppen-reportern-forklarar-darfor-uppstar-kon> (Hämtat 2023-12-04).

Kommerskollegium, Dnr. 2019/01312, Solvit-ärende 2451/19/SE.

Kommerskollegium, Dnr. 2021/00762, Solvit-ärende 1737/21/SE.

Kommerskollegium Dnr. 2021/01118, Solvit-ärende 1192/21/SE.

Kommerskollegium Dnr. 2021/00864, Solvit-ärende 2150/21/SE.

Kommerskollegium Dnr 2021/00351, Solvit-ärende 0830/21/SE.

Kommerskollegium, Dnr. 2022/01902, Solvit-ärende 4230/22/SE.

Kommerskollegium, Dnr. 2023/00847, Solvit-ärende 2335/23/SE.

Kommerskollegium. *Stronger Integration and Enhanced Free Movement in the Nordic Region*. Stockholm: Kommerskollegium, 2022. <https://www.kommerskollegium.se/globalassets/publikationer/rapporter/2022/stronger-integration-and-enhanced-free-movement-in-the-nordic-region.pdf>.

Kommerskollegium. *Sveriges viktigaste handelspartner*. 2022.

<https://www.kommerskollegium.se/handelsstatistik/varuhandel/sveriges-viktigaste-handelspartner/> (Hämtat 2023-12-04).

Kommerskollegium. *Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?*

Stockholm: Kommerskollegium, 2013. ISBN: 978-91-86575-59-5.

Lundgren, Fredrik & Rasborg, Jakob. *Arbete över gränserna i Norden*. Köpenhamn:

Nordiska ministerrådet, 2023. <http://dx.doi.org/10.6027/nord2023-025>.

NAV. *Om NAV*. u.å. <https://www.nav.no/no/nav-og-samfunn/om-nav/om-nav> (Hämtat 2023-12-01).

Nordic Innovation. *Roadmap: Harmonising Nordic Building Regulations concerning*

Climate Emissions. 2023. <https://pub.norden.org/us2023-450/us2023-450.pdf>.

Skatteetaten. *D-nummer*. u.å.

<https://www.skatteetaten.no/person/folkeregister/identitetsnummer/d-nummer/> (Hämtat 2023-12-04).

Skatteverket. *Öresundsavtalet (2003 års avtal mellan Sverige och Danmark)*. 2023.

<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2023.15/3002.html> (Hämtat 2023-12-06).

Statens Personadressregister. *Nya regler om samordningsnummer från 1 september*

2023. 2023. <https://statenspersonadressregister.se/master/start/teknisk-info/aktuellt-och-drift/aktuellt/nya-regler-om-samordningsnummer-fraan-1-september-2023/> (Hämtat 2023-12-08).

Statens Vegvesen. u.å. <https://www.vegvesen.no/> (Hämtat 2023-12-01).

Sveriges ambassad i Norge. 2022. E-post, 31 mars 2023.

Svinesundskommittén. *Upplevda gränshinder kopplade till träbyggnation –Sverige*

och Norge. 2020. https://svinesundskommitten.com/granshinder/wp-content/uploads/sites/5/2020/06/upplevda_granshinder_trabyggnation_uppslag.pdf.

Svinesundskommittén. 2022. *Upplevda gränshinder inom skoglig bioekonomi – Norge*

och Sverige. E-post, 2 november 2023.

Svinesundskommittén. *Uttalande/brev från årsmötet med Svinesundskommittén*. 2023.

<https://svinesundskommitten.com/granshinder/wp-content/uploads/sites/5/2023/04/230421-uttalande-arsmote-svensk-slut.pdf>.

Team Sweden in Norway. *BUSINESS CLIMATE SURVEY NORWAY 2020*. 2020.

https://www.business-sweden.com/contentassets/e7695b782d624633b0b0e254000ccba9/business-climate-survey-norway_2020_final.pdf.

Tolletaten. *Digitoll*. 2023. <https://www.toll.no/no/bedrift/digital-tollbehandling/> (Hämtat 2023-11-09).

Tolltariffen. *Varenummer 02.01.3001*. 2023. <https://tolltariffen.toll.no/tolltariff/headings/02.01/02.01.3001/commodity-info/import/all?language=no> (Hämtat 2023-11-23).

Trafikverket. *Nu tillåter Trafikverket 34,5 meter långa lastbilar*. 2023. <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2023/november/nu-tillater-trafikverket-345-meter-langa-lastbilar/> (Hämtat 2023-12-01).

Tulltaxan. *Sök varukod detaljer*. u.å. <https://tulltaxan.tullverket.se/#!/taric/measure/mcc/search?sd=2023-11-06&d=I&cc=1904300000&ad=&cu=SEK&l=sv> (Hämtat 2023-12-01).

Tullverket. *Vägrafik mellan Sverige och Norge*. 2023. <https://www.tullverket.se/foretag/internationellhandel/transporteraochlagravaror/porteravaror/vagtrafikmellansverigeochnorge.4.153f8c8c16ffad23c22f8e.html> (Hämtat 2023-12-04).

Turley, Stephen. Social security and remote working: the new «Framework Agreement» explained. *PWC*. 2023. <https://www.pwc.ch/en/insights/mybusiness/the-new-framework-agreement.html> (Hämtat 2023-12-06).

Västsvenska Handelskammaren. *Ny plattform för ansökan om ATA-carnet*. 2021. <https://www.vastsvenskahandelskammaren.se/artiklar/ny-plattform-for-ansokan-om-ata-carnet/> (Hämtat 2023-11-23).

Øresundsinstitutet. *Mentala gränshinder – en studie av hur norska och svenska företagare erfar och uppfattar arbete över gränsen*. Malmö: Øresundsinstitutet, 2018. <https://www.grensetjansten.com/download/18.1f1b4139177aefeb09be78/1613661435786/Mentala%20gr%C3%A4nshinder%20rapport.pdf>.

Kommerskollegium är Sveriges myndighet för utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Vår uppgift är att förbättra möjligheterna för internationell handel med utgångspunkt i öppenhet, klara spelregler och fri rörlighet på EU:s inre marknad.

Målet för vårt arbete är att bidra till en väl fungerande inre marknad, en extern handelspolitik i EU som bygger på frihandel samt ett öppet och starkt multilateralt handelssystem.

Vi förser regeringen med beslutsunderlag, utredningar och yttranden samt deltar i internationella möten och förhandlingar.

Kommerskollegiums Solvitcenter hjälper företag och privatpersoner som stöter på problem med den fria rörligheten. Vi är också värd för flera nätverk med näringslivsorganisationer och myndigheter som syftar till att utveckla förutsättningarna för handeln.

I vår roll som handelsmyndighet ingår dessutom att ge stöd till utvecklingsländer genom handelsrelaterat utvecklingssamarbete. Det sker bland annat genom kontaktpunkten Open Trade Gate Sweden som bistår exportörer från utvecklingsländer i deras handel med Sverige och EU.

Med våra utredningar och rapporter vill vi öka kunskapen om handelns betydelse för samhällsekonomin och för en global hållbar utveckling.

Kommerskollegium, februari 2024. ISBN: 978-91-89742-29-1



Kommerskollegium
National Board of Trade Sweden

Box 6803, 113 86 Stockholm
Telefon +46 8 690 48 00
Epost registrator@kommerskollegium.se
www.kommerskollegium.se