

Linda Tanner

TUONTITULLAUSASIAKIRJAT

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
2015

TUONTITULLAUSASIAKIRJAT

Tanner, Linda
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Marraskuu 2015
Ohjaaja: Vahteristo, Ari
Sivumäärä: 46
Liitteitä: 1

Asiasanat: remburssi, toimituslausekkeet, kansainvälinen kauppa, Tulli, tuontihuolinta

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli perehtyä kansainväliseen kauppaan liittyvään tuontitullausprosessiin sekä siihen liittyviin asiakirjoihin ja niissä esiintyviin virheisiin. Tutkimuksessa selvitettiin, miten tuontitullausprosessi etenee, mitä asiakirjoja tarvitaan, millaisia puutteita/virheitä asiakirjoista löytyy, mitä ongelmia niistä aiheutuu sekä mistä asiakirjojen laatija voi saada apua puutteiden/virheiden korjaamiseen ja niiltä välttymiseen.

Tutkimus toteutettiin keräämällä tietoa kirjoista ja Internetistä sekä haastatteleamalla Rauman Tullilta kahta henkilöä, yhtä huolintaliikkeen edustajaa, yhtä pankin toimihenkilöä sekä yhtä kansainvälistä kauppaa käyvän yrityksen henkilöä. Tutkimus oli kvalitatiivinen, koska haastateltavat henkilöt valittiin tarkkaan harkiten.

Tutkimusaineiston keräsin haastattelumenetelmällä, jossa lähetin kysymykset haastatelluille sähköpostitse ja osan kanssa tapasin myös kasvotusten. Kasvotusten tapaamisen aikana sain vielä mahdollisuuden esittää lisäkysymyksiä haastateltaville. Haastattelut tehtiin loka-marraskuussa.

Haastatteluista saatua tietoa hyödyntäen tein lopuksi asiakirjojen käsittelysuosituksen tuontiyritykselle, joka ottaa vastaan tavaraa Suomeen. Asiakirjojen käsittelysuosituksella pyrin helpottamaan tuontiprosessin kulkua yrityksen ja toimijoiden välillä sekä auttamaan yritystä välttymään virheellisten asiakirjojen tekemiseltä ja virheistä seuraavilta ongelmilta.

CUSTOM CLEARANCE DOCUMENTS IN IMPORTING

Tanner, Linda

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in International Business

November 2015

Supervisor: Vahteristo, Ari

Number of pages: 46

Appendices: 1

Keywords: letter of credit, Incoterms, international trade, Customs, import forwarding

The purpose of this thesis was to become familiar with Customs clearance procedure in International trade, the documents which are used and the mistakes in the documents. In this research it was defined how the process goes, what are the needed documents, what kind of mistakes can be found from the documents, what kind of problems the mistakes may cause, how the mistakes can be fixed and how to avoid making mistakes.

The research was executed by interviewing two persons from Customs, one from forwarding company, one from bank and one from a company that does International Business. The research was qualitative, because the interviewed persons had been chosen deliberately.

The material for the research was collected from the interviews, in which I sent the questions to the interviewees by email and I also met with some of them face-to-face. During the face-to-face meeting, I had the chance to ask additional questions.

Based on the material received from the interviews, I made a recommendation on how to handle the import documents. The purpose of this recommendation was to ease the importing process between the company and the operators in international trade. Also the purpose was to help the company to avoid making mistakes in the documents and to avoid the problems.

.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
1.1	Tutkimuksen tarkoitus, tutkimuskysymykset ja tavoitteet.....	6
1.2	Tutkimuksen toteuttaminen	7
1.3	Käsitteellinen viitekehys.....	9
2	KANSAINVÄLISEN KAUPAN KÄSITE SEKÄ TÄRKEIMMÄT TOIMIJAT	10
2.1	Tulli ja Tullin tehtävät	11
2.2	Huolitsijan tehtävät	13
3	KANSAINVÄLINEN KAUPPA	15
3.1	Vienti ja vientitullaus.....	15
3.2	Tuonti ja tullittomuus.....	17
3.3	Incoterms 2010 - toimituslausekkeet	18
4	KANSAINVÄLISEN KAUPAN ASIAKIRJAT	28
4.1	Kauppalasku.....	28
4.2	Konossementti.....	29
4.3	Remburssi	30
4.4	Rahtikirja.....	32
4.4.1	Lentorahtikirja	33
4.4.2	Merirahtikirja	33
4.4.3	Autorahtikirja	34
5	TUONTITULLAUSPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ.....	35
6	TUONTIASIAKIRJOISTA LÖYDETYT PUUTTEET/VIRHEET JA NIISTÄ AIHEUTUVAT ONGELMAT.....	39
6.1	Pankin näkökulma.....	39
6.2	Huolitsijan näkökulma	40
6.3	Tullin näkökulma	40
6.4	Yrityksen näkökulma	41
7	ASIAKIRJOJEN KÄSITTELYSUOSITUS TUONTIYRITYKSELLE	42
7.1	Pankin näkökulma.....	42
7.2	Huolitsijan näkökulma	42
7.3	Tullin näkökulma	43
7.4	Yrityksen näkökulma	43
8	POHDINTA.....	44
	LÄHTEET	45
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena ovat tuontitullausasiakirjat, joita käytetään kansainvälisessä kaupankäynnissä. Kansainvälinen kauppa kokonaisuutena olisi ollut aivan liian laaja aihe opinnäytetyölle, joten aihepiiriä oli rajattava.

Opinnäytetyön aiheen haluttiin olevan sellainen, josta olisi hyötyä tuontia tekevälle tai aloittamassa olevalle yritykselle. Lisäksi haluttiin myös lisätä tietoisuutta kansainvälisestä kaupasta yleisesti, koska ala on varmasti monelle vieras. Kirjoittajalla itsellään ei ollut aikaisempaa tietoa tuonnin puolelta, joten kirjoittaja halusi lisätä myös samalla omaa tietämystään ottamalla valitun aiheen käsittelyyn.

Valittua aihetta käsitellään työssä yleisellä tasolla, mutta mukaan haluttiin ottaa myös pankin, huolitsijan, Tullin ja yrityksen näkökulma aiheeseen. Asiaa haluttiin tarkastella näiden eri toimijoiden näkökulmista, jotta saataisiin mahdollisimman kattavaa tietoa käytännön puolesta.

1.1 Tutkimuksen tarkoitus, tutkimuskysymykset ja tavoitteet

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on perehtyä tuontitullausprosessiin käytännössä sekä siinä käytettäviin asiakirjoihin ja niiden oikeellisuuteen. Tutkimuskysymykset, joihin tällä tutkimuksella pyritään löytämään vastaukset ovat seuraavat:

- Miten tuontitullausprosessi etenee?
- Mitä kaikkia asiakirjoja tuontitullauksessa tarvitaan?
- Minkälaisia puutteita asiakirjoista löytyy?
- Mitä ongelmia ne aiheuttavat?
- Mistä tavarantoimittajan voi saada apua ongelmien ennakointiin ja virheiden välttämiseen?

Tutkimuksen tavoitteena on ollut soveltaa kerättyä teoretietoa käytäntöön, jonka jälkeen on laadittu asiakirjojen käsittelysuositus tuontiyritykselle. Suosituksen tarkoituksena on helpottaa tuontitullausprosessia yrityksen ja muiden toimijoiden välillä sekä auttaa tuontiyritystä välttämään virheiden tekemiseltä asiakirjoja laadittaessa.

1.2 Tutkimuksen toteuttaminen

Tutkimus voi olla joko kvantitatiivinen tai kvalitatiivinen. Kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen pääpiirre on se, että tutkittavat henkilöt valitaan satunnaisotannalla ja otannan kautta saatu aineisto kerätään ja siitä tehdään tilasto. Tuloksia kuvaillaan esimerkiksi prosenttitaulukoiden avulla. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 131.) Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen pääpiirre taas on se, että tutkittavat henkilöt valitaan tarkasti harkiten. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 155.)

Tässä työssä tutkitaan tuontitullausprosessia ja tutkimukseen on valittu mukaan toimijoita, jotka ovat keskeisimmässä osassa prosessia eli tutkimus on kvalitatiivinen.

Tutkimus voi olla kartoittava, selittävä, kuvaileva tai ennustava tutkimus. Kartoittavan tutkimuksen tarkoituksena on muun muassa etsiä uusia näkökulmia sekä löytää uusia ilmiöitä. Selittävän tutkimuksen tarkoituksena on etsiä selitys ongelmaan ja samalla tunnistaa syy- ja seurausketjuja, jotka olisivat tilanteessa todennäköisiä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 129.) Kuvailevassa tutkimuksessa esitetään tarkkoja kuvauksia tilanteista, tapahtumista tai henkilöistä ja ennustavassa tutkimuksessa ennustetaan ihmisten toimintoja tai tapahtumia, jotka ovat seurauksena ilmiöstä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 130.)

Tämä tutkimus, joka nyt on toteutettu, on kuvaileva tutkimus. Syy tähän valintaan on se, että työssä esitetään tarkka kuvaus muun muassa tuontitullausprosessista.

Tutkimus on toteutettu keräämällä tietoa kirjoista ja Internetistä sekä haastatteleamalla Rauman Tullilta kahta henkilöä, yhtä huolintaliikkeen edustajaa, yhtä pankin toimihenkilöä sekä yhtä henkilöä kansainvälistä kauppaa käyvistä yrityksistä. Haastattelut on tehty loka-marraskuussa. Rauman Tullissa haastatteli kävi tapaamassa kahta henkilöä, tapaamisaika sovittiin etukäteen puhelimitse. Huolintaliikkeen edustajan kanssa käytiin ensin kirjeenvaihtoa sähköpostitse ja sen jälkeen sovittiin tapaaminen kasvotusten. Pankin henkilöä haastateltiin vain sähköpostitse pitkän välimatkan vuoksi. Kansainvälistä kauppaa käyvän yrityksen henkilöä haastateltiin myös sähköpostitse.

Haastatteluissa esitettiin seuraavat kysymykset, joihin esitettiin tarkentavia lisäky-symyksiä tarpeen tullen:

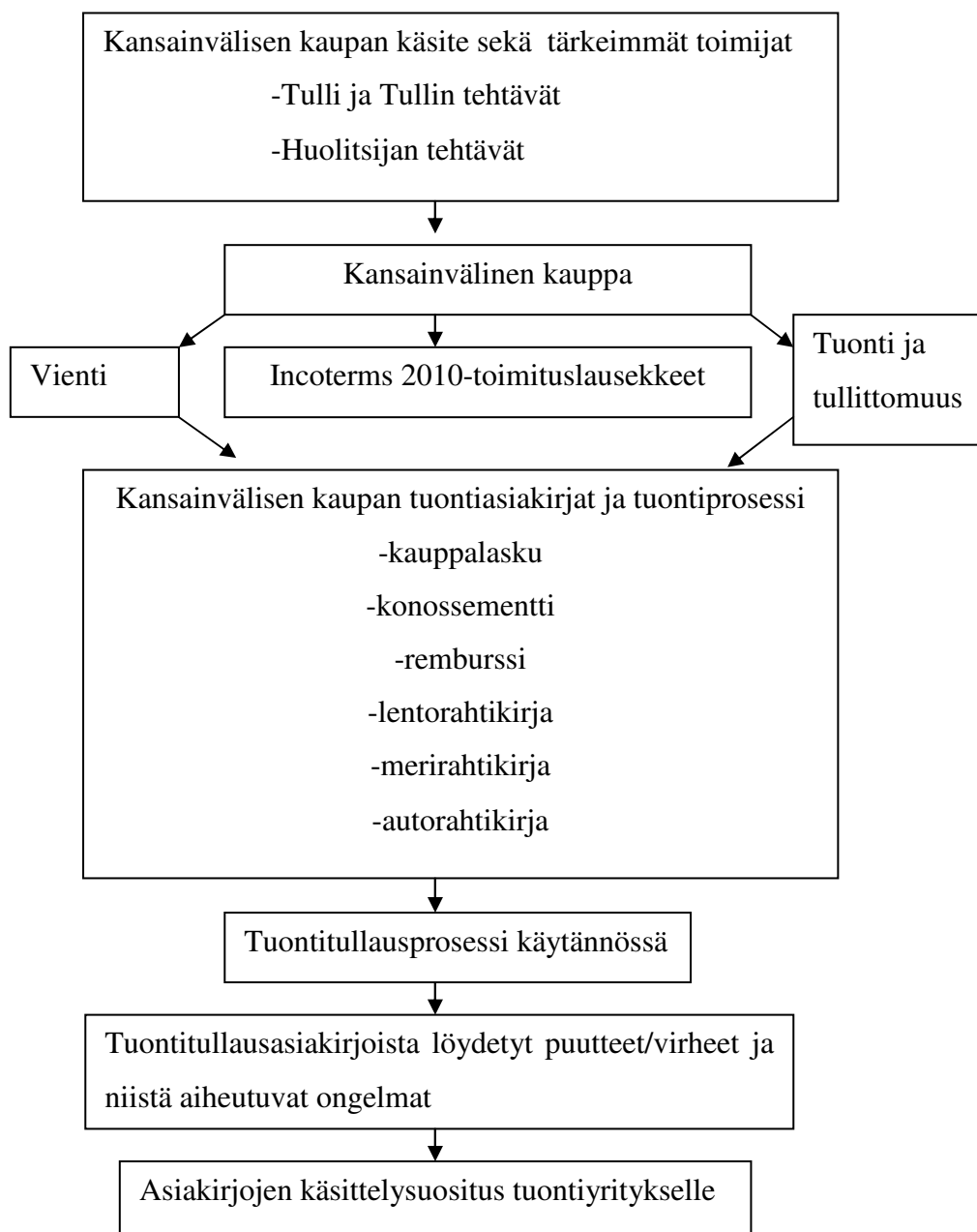
- Miten tuontitullausprosessi etenee?
- Mitä kaikkia asiakirjoja tuontitullauksessa tarvitaan?
- Minkälaisia puutteita asiakirjoista löytyy?
- Mitä ongelmia ne aiheuttavat?
- Mistä tavaran vastaanottaja voi saada apua ongelmien ennakointiin ja virhei-den välttämiseen?

Tutkimustuloksia on käsitelty haastateltujen näkökulmaa ajatellen, jotta tuontiyrityk-selle laaditusta asiakirjojen käsittelysuosituksesta on saatu mahdollisimman hyödyl-linen tuontitullausprosessin sujuvuuden edesauttamiseksi.

Validiteettia eli pätevyyttä voidaan arvioida kvalitatiivisessa tutkimuksessa esimer-kiksi saatujen tietojen totuudenmukaisuudella (Cohen, Manion & Morrison 2007, 133). Tämä tutkimus on pätevä, koska haastatellut henkilöt ovat kansainvälisen kau-pan ammattilaisia.

Reliabiliteettia eli luotettavuutta voidaan mitata kvalitatiivisessa tutkimuksessa muun muassa vastausten yhtenäisyydellä (Cohen, Manion & Morrison 2007, 148). Tämä tutkimus on luotettava, koska työtä varten haastatellut henkilöt työskentelevät valvo-vissa organisaatioissa ja ovat tuontitullausasioiden kanssa tekemisissä päivittäin.

1.3 Käsitteellinen viitekehys



Kuva 1: Käsitteellinen viitekehys

Kuvassa yksi on opinnäytetyön käsitteellinen viitekehys. Työn alussa kerrotaan ensin kansainvälisen kaupan käsitteestä sekä tärkeimpien toimijoiden eli Tullin ja huolitsijan tehtävistä. Tämän jälkeen siirrytään käsittelemään kansainvälisen kaupan teoriaa, mihin sisältyvät Incoterms 2010-toimituslausekkeet, vienti ja vientitullaus sekä tuonti ja tullittomuus. Kansainvälisen kaupan teorian käsittelyn jälkeen käydään läpi käytettäviä asiakirjoja, joita ovat kauppalasku, konossementti, remburssi sekä lento-, meri- ja autorahतिकirja.

Tähän kohtaan päättyy työn teoriaosuus, jonka jälkeen alkaa empiriaosuus eli käytännön osuus. Työn pääaiheena on tuontitullausprosessin kuvaus, joten se esitellään käytännön läheisesti. Tämän jälkeen käydään vielä läpi tuontitullausprosessissa käytetyissä asiakirjoissa havaittuja puutteita/virheitä ja niistä aiheutuvia ongelmia, jonka jälkeen on laadittu vielä asiakirjojen käsittelysuositus yritykselle.

2 KANSAINVÄLISEN KAUPAN KÄSITE SEKÄ TÄRKEIMMÄT TOIMIJAT

Kansainvälisellä kaupalla tarkoitetaan suomalaisen yrityksen käymää kauppaa sekä Euroopan unionin sisäpuolella että ulkopuolella. Ennen kuin yritys aloittaa markkinoinnin ja sitä kautta tuotteiden myynnin eri maihin, olisi hyvä tehdä maakohtainen selvitys sallituista markkinointikeinoista ja – tavoista. Lainsäädäntöjä on yhdenmukaistettu, mutta kansallisissa laeissa on edelleen eroavaisuuksia. Euroopan unionia laajemmalla kansainvälisellä tasolla on myös luotu sähköistä kuluttajakauppaa koskevia suosituksia. Suomen lainsäädäntö on usein vähintään näissä kansainvälisissä suosituksissa esitettyjen periaatteiden mukainen. (Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskuksen [www-sivut](http://www.sivut) 2015.)

Se, täytyykö yrityksen maksaa veroja ja tullimaksuja, riippuu siitä tapahtuuko myynti Euroopan unionin jäsenmaiden välillä vai myydäänkö tavaraa Euroopan unionin ulkopuolelle. Mikäli myynti on tapahtunut johonkin Euroopan unionin jäsenmaahan, yritys maksaa tästä tulosta myös arvonlisäveroa Suomessa. Euroopan yhteisön sisäkaupassa tavarat ovat vapaita tullista.

Euroopan yhteisön sisällä tapahtuvassa kaupassa tullivapaus ei koske autoja, alkoholia, tupakkaa ja polttoainetta. (Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskuksen [www-sivut 2015.](#))

Ainoastaan niin sanotut aineettomat hyödykkeet, joita ovat esimerkiksi digitaaliset tiedostot ja muut sähköisesti välitettävät tuotteet ovat Euroopan yhteisön ulkokaupassa tullimaksuista vapaita. Muista tuotteista yritys joutuu pääsääntöisesti maksamaan tullimaksuja ja veroja, kuten arvonlisäveroa. (Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskuksen [www-sivut 2015.](#))

Kansainvälisestä Internet-kaupasta ei ole olemassa omia erityisiä tulli- tai veromääräyksiä, vaan siihen sovelletaan normaaleja kaupan sääntöjä. Tullien ja verojen määrään vaikuttavat kansainväliset kauppa- ja verosopimukset sekä mahdolliset maiden väliset kahdenkeskiset sopimukset. (Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskuksen [www-sivut 2015.](#))

2.1 Tulli ja Tullin tehtävät

Suomen Tulli on osa Euroopan unionin tullijärjestelmää ja valtiovarainministeriön ohjaama virasto. Tulli toimii yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten kanssa. Päätehtäviä varten Tullissa on ulkomaankauppa- ja verotusosasto, valvontaosasto, hallinto-osasto ja toimipaikkaosasto. Tullissa on yhdeksän itsenäisesti toimivaa tullia niihin kuuluvine toimipaikkoineen. Suomen Tullit ovat Helsingin tulli, Lentotulli, Kotka, Vaalimaa, Nuijamaa, Imatra, Turku, Tornio ja Maarianhamina. (Tullin [www-sivut 2015.](#))

Suomen Tullin tehtävä on edistää tavarakaupan sujuvuutta ja varmistaa sen oikeellisuus. Tulli suojaa yhteiskuntaa, ympäristöä ja kansalaisia torjumalla terveyteen ja turvallisuuteen kohdistuvia uhkia sekä huumeiden ja muiden vaarallisten aineiden salakuljetusta ja talousrikollisuutta. Tullivalvonta perustuu EU:n turvallisuusnormeihin, valtioneuvoston sisäisen turvallisuuden ohjelmaan, lakiin tullilaitoksesta sekä erityislainsäädäntöön, jossa Tullille on annettu valvontavelvollisuus.

Valvonta kohdistuu tavara-, kulkuneuvo- ja matkustajaliikenteeseen ja sitä suoritetaan EU:n ulko- ja sisärajoilla sekä sisämaassa. Tärkeintä on estää huumeiden, ampu-aseiden ja -tarvikkeiden, vaarallisten teräaseiden, uhanalaisten eläin- ja kasvilajien sekä niistä saatavien tuotteiden tuonti, eläin- ja kasvitautien leviäminen, kansallisten kulttuuriaarteiden vienti ja rikollisen rahan pesu. (Tullin www-sivut 2015)

Tulli tutkii itse tullirikokset, joita ovat muun muassa tuontiin ja vientiin liittyvät huume- ja talousrikokset. Tulli keskittyy erityisesti ammattimaisen ja järjestäytyneen rikollisuuden torjuntaan. Tulli suojaa kuluttajaa vastaamalla tuontielintarvikkeiden ja -kulutustavaroiden valvonnasta. Tullin elintarvike- ja kulutustavaravalvonnan painopiste on riskiarvioinnin perusteella ongelmallisiksi epäillyissä tuoteryhmissä ja tuotteissa. (Tullin www-sivut 2015.)

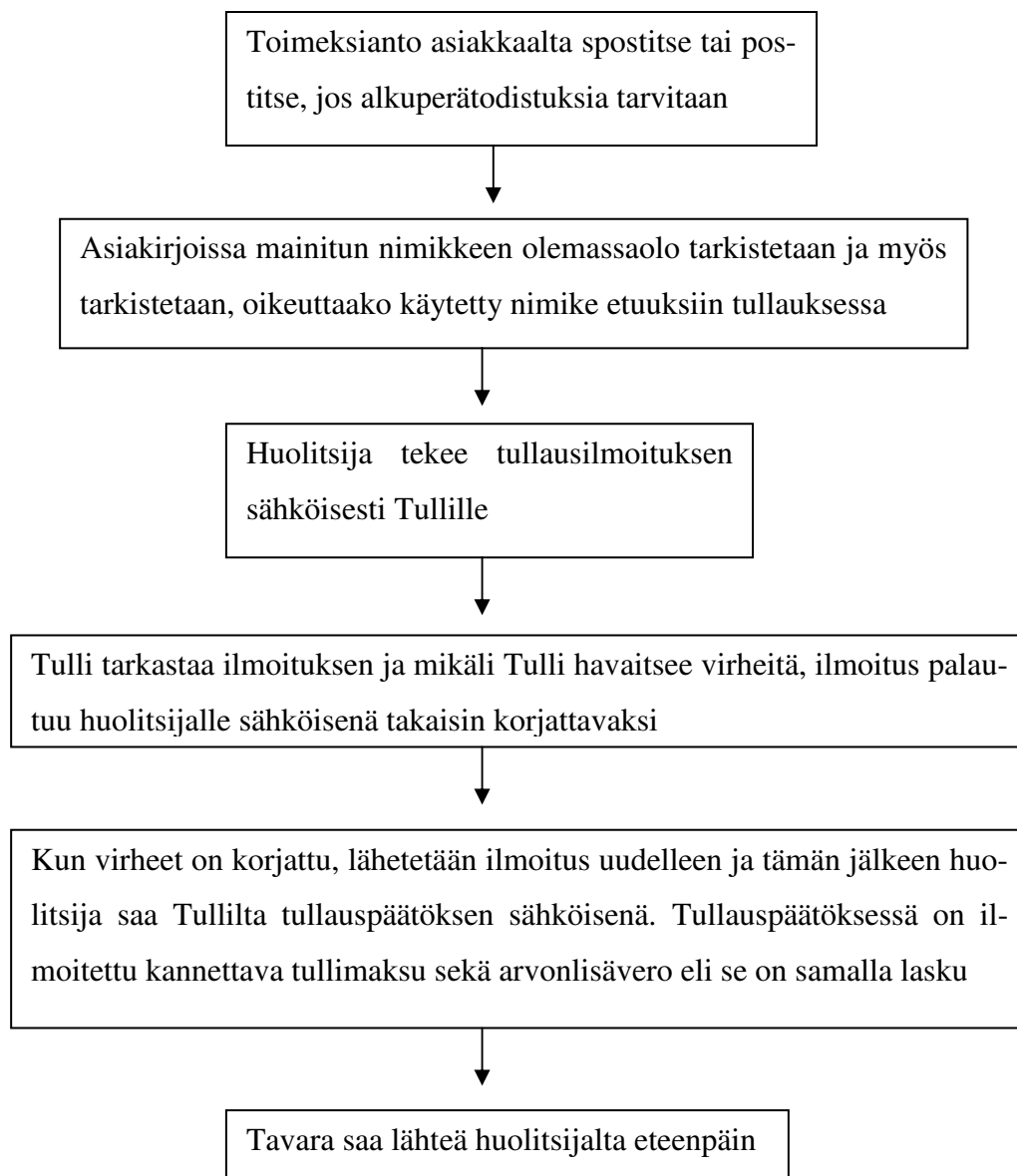
Tullilla on toimivalta myös elintarvike- ja tuoteturvallisuuslakiin perustuvassa valvonnassa ja käytännössä tähän liittyvistä tutkimuksista vastaa Tullilaboratorio. Muiden suomalaisten laboratorioiden ohella Tullilaboratorio tekee analyyseja sekä sisä- että ulkokaupan tavaroiden laadun varmistamiseksi ja hoitaa sisäkaupan markkina- valvontaa. (Tullin www-sivut 2015.)

Tulli laatii ja julkaisee Suomen virallisen ulkomaankauppatilaston sekä tekee siitä kuukausi- ja muita ajankohtaiskatsauksia viranomaisten, elinkeinoelämän, poliittisten päättäjien ja julkisen sanan käyttöön. Tuonti- ja vientitilastojen lisäksi Tulli julkaisee esimerkiksi kuljetus- ja liikennetilastoja. Tilastot löytyvät sähköisessä muodossa Tullin Internet-sivuilta Uljas-palvelusta. (Tullin www-sivut 2015.)

Ulkomaankaupan tilastotiedot kerätään EU:ssa kahdella eri järjestelmällä. Tilastotiedot kaupasta EU:n ulkopuolisten niin sanottujen kolmansien maiden kanssa saadaan tullausjärjestelmästä. Tiedot jäsenmaiden välisestä kaupasta kerätään erillisen menetelyn avulla, jota kutsutaan Intrastat-järjestelmäksi. Suomessa Tulli kerää ulkokaupan lisäksi myös sisäkaupan tilastotiedot. Tuoajat ja viejät ilmoittavat kuukausittain tarvittavat tilastotiedot sisäkaupastaan Tullille, joka vastaanottaa ja tarkastaa tiedot sekä laatii sisä- ja ulkokaupan tiedoista Suomen virallisen ulkomaankauppatilaston. Tilastotiedot lähetetään kuukausittain myös EU:n tilastotoimistolle Eurostatille. (Tullin www-sivut 2015.)

2.2 Huolitsijan tehtävät

Huolitsijan tehtäviin kuuluu järjestää toimeksiantajan puolesta tavarankuljetus lähtöpaikasta määränpäähän. Huolitsija suunnittelee kuljetuksen, tekee reittiselvitykset ja rahtilaskelmat sekä valitsee tarkoitukseen sopivat kuljetusvälineet. Lisäksi hän hoitaa tarvittavat kuljetussopimukset, seuraa kuljetusten etenemistä ja pitää toimeksiantajan ajan tasalla niiden suhteen. Huolitsija välittää tarpeelliset tiedot ja määräykset tavaransaapumisesta, mahdollisesta väliaikaisesta säilyttämisestä ja uudesta määränpäästä. Huolitsijalla on myös velvollisuus tarkastaa kuljetettava tavara, kuljetuspakkauksen kunto, asiakirjat kuljetusketjun eri vaiheissa sekä laatia tarvittavat paperit tullausta varten. (Ammattinetin [www-sivut 2015](#), Suomen kuljetusopas [www-sivut 2015](#).)



Kuva 2: Huolitsijan tehtävä käytännössä (XXXX henkilökohtainen tiedonanto 5.11.2015).

3 KANSAINVÄLINEN KAUPPA

Tässä kappaleessa käydään läpi kansainvälisen kaupan teoriaa. Aiheita ovat vienti ja vientitullaus, tuonti ja tullittomuus sekä Incoterms 2010-toimituslausekkeet. Incoterms 2010-toimituslausekkeitä on monta, joten kaikki lausekkeet käydään yksitellen läpi ja jokaisesta lausekkeesta löytyy myös tekstin alapuolelta vielä kuva selvennyksenä.

3.1 Vienti ja vientitullaus

Vienti tarkoittaa EU:ssa vapaassa liikkeessä olevien tavaroiden vientiä EU-maiden ulkopuolelle (Tullin [www-sivut 2015](#)). Yleensä tavarat viedään lopullisesti, mikä tarkoittaa että niitä ei ole tarkoitus tuoda enää takaisin EU:hun (D'arcy, Murray & Cleave 2000, 7). Vienti voi olla väliaikaista silloin kun viedään tavaraa esimerkiksi näyttelyä tai esittelyä varten. Väliaikaisesti viedyt tavarat on tarkoitus palauttaa samassa kunnossa EU:hun käytön jälkeen. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Joidenkin tavaroiden vientiä on rajoitettu tai niiden vienti on kokonaan kielletty joko yhteisö- tai kansallisilla säännöksillä. Tällaisia vientirajoituksia ovat esimerkiksi aseiden, ampumatarvikkeiden, kulttuuriesineiden ja otsonia tuhoavien aineiden vienti. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Suomessa Tulli on vientirajoituksia valvova viranomainen. Näitä rajoituksia hallinnoivat kuitenkin muut viranomaiset kuten sisäministeriö, jonka vastuulla ovat aseet sekä ampumatarvikkeet ja Museoviraston vastuulla ovat kulttuuriesineet. Vientirajoitukset ilmoitetaan vienti-ilmoituksessa koodeilla. Koodit voivat olla negatiivikoodeja jotka tarkoittavat, että vietäviin tavaroihin ei kohdistu vientirajoituksia vaikka ne luokitellaan rajoitusten alaiseen nimikkeeseen, tai toimenpidekoodeja, jotka tarkoittavat, että tavaraan kohdistuu vientirajoitus. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Jos vietävään tavaraan kohdistuu vientirajoitus, on viejän haettava vientilupa asianomaiselta rajoitusta hallinnoivalta viranomaiselta.

Luvan numero on ilmoitettava vienti-ilmoituksessa. Sen lisäksi se on esitettävä menettelyynasettamisvaiheessa, jos lupaviranomainen niin määrää tai tulliviranomainen sitä vaatii. Tarvittaessa lupaan on tehtävä lupaehtojen mukaisesti vienti-merkinnät. YK ja EU ovat päättäneet eräistä alueellisista vientikielloista ja talouspakotteista, jotka ovat toistaiseksi voimassa tapauskohtaisesti. Päätösten voimaan saattamisesta, täytäntöönpanosta ja raportoinnista vastaa ulkoasiainministeriö. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Viejän on sovittava tuojan kanssa toimituslauseke, joka määrittää tavaran rahdin maksajan. Esimerkiksi Ex Works -toimitusehdoin hankitun tavaran käytännön viejänä ja vastuussa viennistä on kaupan suomalainen osapuoli. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Mikäli on valittu toimituslauseke, jonka perusteella viejä maksaa rahdin, on hänen ilmoitettava myyjälle mitä kuljetusliikettä aikoo käyttää. Lisäksi viejän on tarkistettava viennin rajoitukset, kiellot ja muut määrietykset sekä selvittää, mitkä ovat kohdemaan tavaralle ja/tai asiakirjoille asettamat vaatimukset. Selvityksen jälkeen viejä laatii kauppalaskun, pakkalistan ja tarvittaessa myös alkuperätodistuksen. Tavaralle on määritettävä vientiarvo, joka on viennin FOB-arvo eli tavaran arvo lisättynä kuljetuskustannuksilla vientimaan rajalle. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Tämän tehtyään viejä tekee vientitullausilmoituksen, jossa hänen tulee ilmoittaa vaadittujen tietojen lisäksi tarvittaessa myös tavaran yksilöivä CN-nimike. EU-maiden välisessä kaupassa tavarasta ei tarvitse tehdä tulli-ilmoitusta. Tavarasta on kuitenkin mahdollisesti annettava ulkomaankaupan tilastointia varten Intrastat-ilmoitus. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Kaikki EU:n tulli- ja veroalueen ulkopuolelle vietävät tavarat on asetettava vientimenettelyyn antamalla niistä vienti-ilmoitus. Viejä on vastuussa vienti-ilmoituksen antamisesta. Viejä saa halutessaan valtuuttaa asiamiehen, joka yleensä on huolintaliike, antamaan ilmoituksen puolestaan. Viejän on oltava yhteisöön sijoittautunut, mutta viejänä pidetään yhteisöön sijoittautunutta sopimuspuolta siinäkin tapauksessa, kun tavaroiden omistusoikeus on siirtynyt kauppahdon tai muun sopimuksen mukaisesti yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneelle ostajalle. (Tullin [www-sivut 2015](#).)

Viennin tulli-ilmoitus annetaan sähköisesti Suomen Tullin järjestelmiin, jolloin lähetys saa sähköisen viennin seurantanumeron eli MRN-numeron. Vientimenettelyyn asettaminen päättyy poistumiskuittauksen, jonka jälkeen sähköisen ilmoituksen tekijä saa sähköisen poistumisvahvistuksen, joka tarvitaan niin Tullin kuin arvonlisäverottajankin vaatimaan vientiarkistoon. Vienti-ilmoitukseen saattaa joskus olla tarpeen lisätä myös liiteasiakirja, kuten esimerkiksi kauppalasku. (Tullin www-sivut 2015.)

Vienti-ilmoitus on annettava, koska sen avulla vientimaan tulliviranomainen muun muassa valvoo vietäviin tavaroihin kohdistuvia mahdollisia vientirajoituksia ja -kieltoja, kerää ulkomaankaupan tilastoaineistoa, torjuu terrorismia ja kansainvälistä rikollisuutta, kantaa mahdolliset vientitullit sekä valvoo vientitavaran poistumista EU:sta. Lisäksi vienti-ilmoitus on annettava, koska tavaroiden myynti EU:n ulkopuolelle on arvonlisäverotonta. Poistumisvahvistetun vienti-ilmoituksen avulla myyjä voi osoittaa sijoittautumisjäsenvaltionsa veroviranomaiselle myynnin arvonlisäverotomuuden perusteen. (Tullin www-sivut 2015.)

3.2 Tuonti ja tullittomuus

Tuonti tarkoittaa tavaran ostamista EU-maista tai EU:n ulkopuolelta. Kun tavaraa tuodaan EU-maasta Suomeen ja tuojana on yksityishenkilö, tuonti on tullitonta jos tuoja ei ole arvonlisäverovelvollinen ja tuoja ostaa tavaran arvonlisäveron sisältävällä hinnalla. Tullittomuus tässä tapauksessa tarkoittaa tuojan kohdalla sitä, että hankintaa ei tarvitse ilmoittaa Tullille eikä tuoja maksa Suomessa arvonlisäveroa. Kun tuojana on yritys, joka on arvonlisäverovelvollinen ja tavara tulee arvonlisäverovelvolliseen käyttöön, hankinnasta ei tarvitse ilmoittaa Tullille. Yrityksen on kuitenkin maksettava Suomeen arvonlisävero, joka ilmoitetaan kausiveroilmoituksella sekä maksetaan verotilille. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Kun Suomeen tuodaan tavaraa muusta kuin EU-maasta, tuotava tavara on tullattava vaikka tuoja olisikin yksityishenkilö. Lisäksi tavara on tulliselvitettävä ennen kuin sen saa ottaa käyttöön tai myydä eteenpäin.

Yleisin tuonnin tullimenettely on luovutus vapaaseen liikkeeseen, ja siinä tapauksessa on Tullille annettava tavarasta tullilmoitus. Maahantuonnin yhteydessä kannettavia veroja ovat tavallisimmin tulli ja arvonlisävero. Kun tuodaan tavaroita EU-maiden ulkopuolelta, niistä kannetaan niin sanottu kolmansien maiden tulli eli tavarahan hintaan lisätään toimituskulut, rahti ja vakuutus. (Suomen yrittäjien [www-sivut 2015.](#))

Tullittomuuden tai yleistä tullia alemman tullin voi saada tavarahan alkuperän perusteella, jos EU:lla on kyseistä maata koskeva tullietuussopimus tai tullietuusjärjestely. Esimerkiksi USA, Japani ja Taiwan ovat maita, joiden kanssa EU:lla ei ole sopimusta, joten niistä tuotavista tuotteista kannetaan aina tariffin mukainen tulli. Etuuden saaminen edellyttää sopimuksen mukaisen alkuperäselvityksen esittämistä tullauksen yhteydessä. Silloin kun tuonti haittaa EU-maiden omaa elinkeinoelämää, erityisesti teollisuustuotantoa ja maataloutta, tavaroiden tuontia yhteisöön on joissakin tapauksissa rajoitettu. Rajoituksien tarkoituksena on esimerkiksi ihmisten, eläinten ja luonnon hyvinvoinnin turvaaminen. (Suomen yrittäjien [www-sivut 2015.](#))

3.3 Incoterms 2010 - toimituslausekkeet

Kun myyjä ja ostaja solmivat kauppasopimuksen, heidän on sovittava kaupan kohteena olevasta tavarasta ja sen yksilöinnistä, tavarasta maksettavasta hinnasta ja maksuehdosta tavarahan toimitusajankohdasta ja toimituksen vastaanotosta, kuljetussopimuksesta, kustannusten jakautumisesta, riskin siirtymisestä, vienti- ja tuontiselvityksistä ynnä muista muodollisuuksista, toimitusasiakirjasta ja muista asiakirjoista, tavarahan pakkauksesta, omistusoikeuden siirtymisestä, tavarahan tarkastamisesta, takuuasioista, riita-asioden käsittelytavasta sekä kuljetusvakuutusasioista. Sopimuksen osapuolet voivat joka kerta sopia nämä asiat erikseen tai he voivat käyttää toimituslauseketta, joka määrittelee velvollisuuksien jakautumisen osapuolten välillä. Ennen kauppasopimuksen vahvistamista on oltava rahti- ja huolintasopimukset tehtynä, tuontitavaraan kohdistuvat tullimääräykset ja mahdolliset rajoitukset sekä mahdollisuus tullietuuksiin selvitettyinä. (Logistiikan maailman [www-sivut 2015.](#))

Incoterms-toimitusehdot ovat vuosien saatossa kehittyneitä yhteenvedoja keskeisimmistä tavoista toimittaa tavara myyjältä ostajalle (Jimenez 1997, 74).

Oikea toimitusehto valitaan kaupan osapuolten tarpeesta, kauppatavoista sekä sovitusta toimitusmenetelmistä riippuen. Oikean toimitusehdon löytyessä on myös pidettävä huoli, että kauppasopimuksessa riittävän yksiselitteisesti määritellään sovittu Incoterms-ehto. Määritelmän pitäisi olla esimerkiksi "FCA, Aleksanterinkatu 17, Helsinki, Incoterms 2010". Tulkinnanvaraisuuksien välttämiseksi kaupan osapuolten on syytä täsmentää kaikki tavaran toimituksen kannalta keskeiset seikat myyjän ja ostajan välillä kauppasopimuksessa tai muulla tavalla. (Finland International Chamber of Commerce www-ivut 2015.)

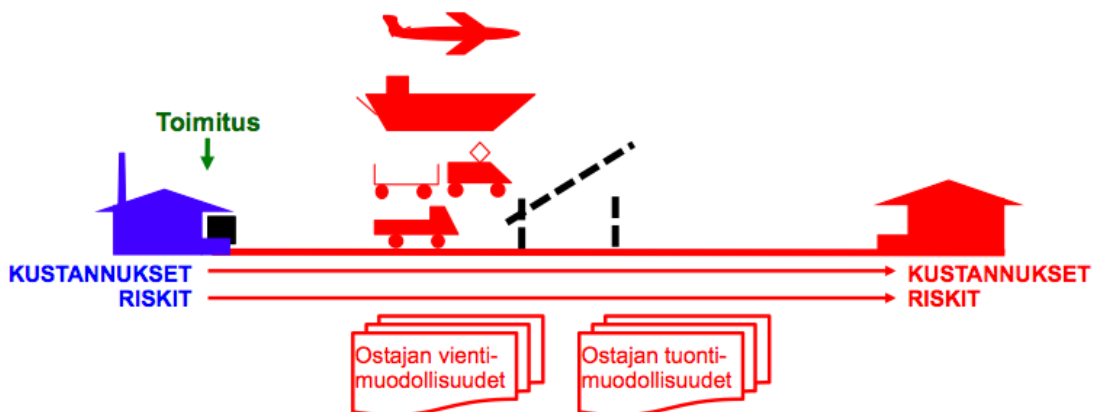
Myyjä ja ostaja sopivat tavaran toimitukseen liittyvistä toimenpidevelvoitteista, kuljetus- ja vakuutusopimuksesta sekä vienti- ja tuontitullauksesta sekä näihin liittyvistä kuluista ja riskin siirtymisestä. Incoterms 2010 määrittelee tavaran toimitushetken, toimitukseen liittyvät toimenpidevelvoitteet, toimitukseen liittyvät kustannukset sekä riskin siirtymisen. Incoterms ei sen sijaan määrittele kaupan osapuolten velvoitteita suhteessa kolmansiin osapuoliin kuten esimerkiksi huolitsijaan, tavaran omistusoikeuden siirtymistä eikä tavaran hintaa tai maksuehtoa. (Finland International Chamber of Commerce www-ivut 2015.)

Incoterms 2010- toimituslausekkeet on aina sisällytettävä osaksi kirjallista kauppasopimusta tai muutoin myyjän ja ostajan välistä kauppasuhdetta. Kauppasopimus määrittelee myyjän ja ostajan velvoitteet ja Incotermsin avulla täsmennetään tavaran toimittamiseen liittyviä seikkoja. Kuljetus- ja vakuutusopimukset määrittelevät omalta osaltaan osapuolten välisiä suhteita ja mahdollisia velvoitteita suhteessa kolmansiin tahoihin. (Finland International Chamber of Commerce www-ivut 2015.)

Incoterms – toimituslausekkeet on jaoteltu E, F, C ja D-lausekkeisiin. Kun käytetään E-lausekkeita, myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi lähellä myyjää ja ostaja noutaa tavaran. F-lausekkeita käytettäessä myyjä toimittaa tavaran ostajalle lähellä myyjää ja ostaja noutaa tavaran. C-lausekkeita käytettäessä myyjä toimittaa tavaran ostajalle lähellä myyjää, myyjä maksaa rahdin sovitulle määräpaikalle ja ostaja vastaanottaa tavaran rahdinkuljettajalta.

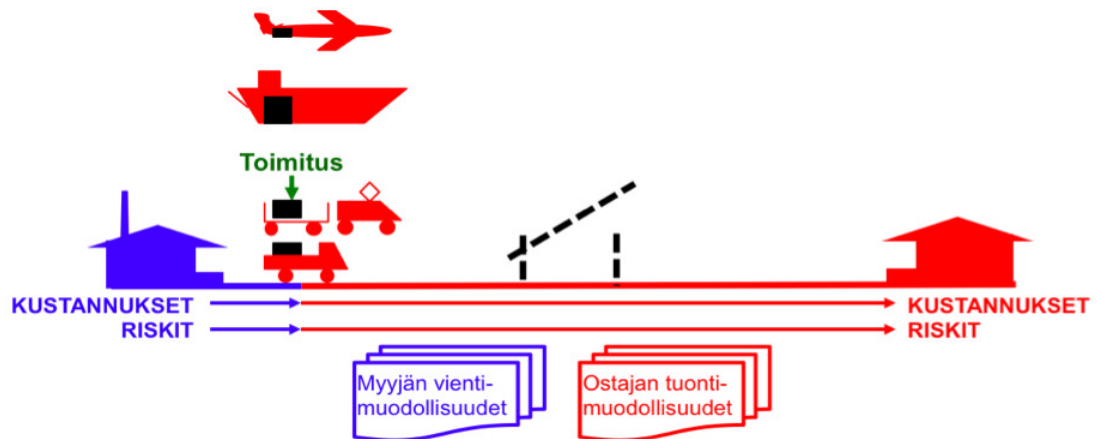
D-lausekkeita käytettäessä myyjä toimittaa tavarat ostajalle lähellä ostajaa ja ostaja vastaanottaa toimituksen myyjältä. (Finland International Chamber of Commerce www-sivut 2015.)

EXW eli Ex Works tarkoittaa suomeksi noudettuna nimetystä paikasta. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että myyjä toimittaa tavarat ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi nimetyllä toimituspaikalla sovittuna toimitusaikana. Toimituspaikka voi olla esimerkiksi myyjän varasto tai piha. Myyjä maksaa kustannukset ja vastaa tavaramme aiheutuvista vahingoista, kunnes tavara on toimitettu. Ostaja vastaanottaa toimituksen, kun myyjä on asettanut sen ostajan käytettäväksi nimetyllä toimituspaikalla sovittuna toimitusaikana. Tämän lisäksi ostaja maksaa kustannukset, vastaa tavaramme aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun se on toimitettu sekä hoitaa vienti- ja tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



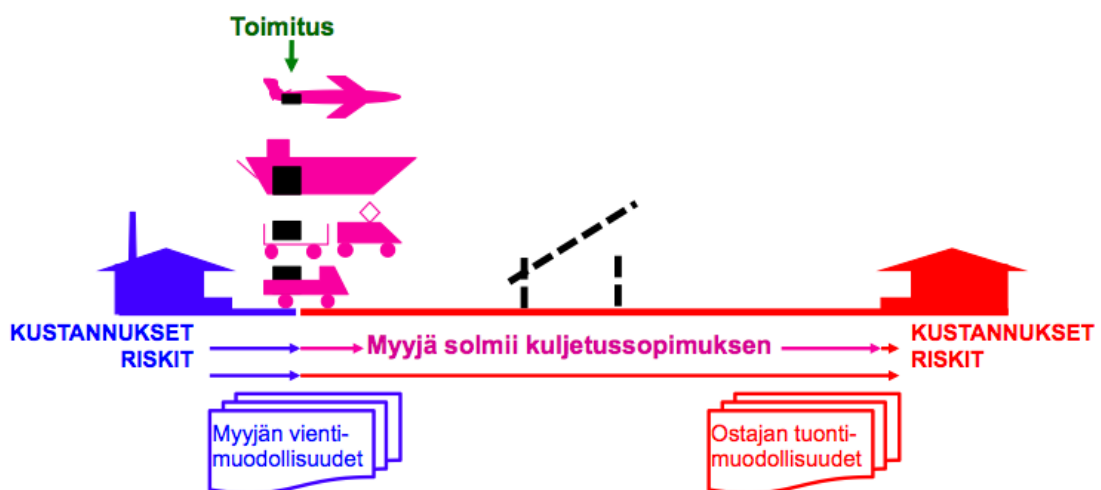
Kuva 3: EXW-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

FCA muodostuu sanoista Free Carrier eli vapaasti rahdinkuljettajalla nimettyyn toimituspaikkaan. Myyjä toimittaa tavarat ostajalle, kun hän luovuttaa sen ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle lähtöpaikalla sovittuna toimitusaikana. Tämän lisäksi myyjä maksaa kustannukset ja on vastuussa tavaramme aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen, kun myyjä luovuttaa tavarat ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaramme aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun se on toimitettu sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



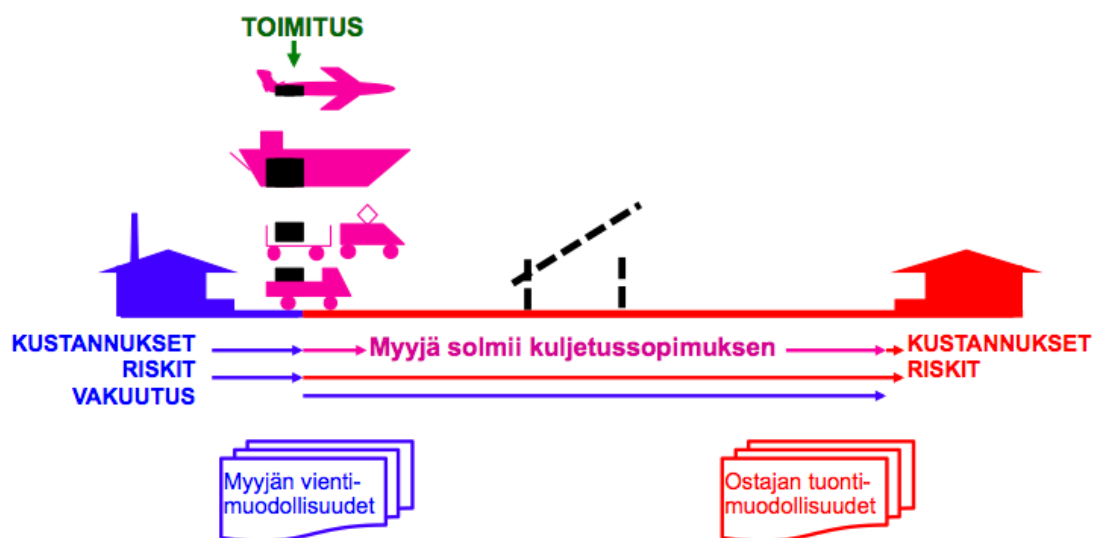
Kuva 4: FCA-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

CPT muodostuu sanoista Carriage Paid To eli kuljetus maksettuna nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä toimittaa tavarat ostajalle, kun hän luovuttaa sen nimeämälleen rahdinkuljettajalle lähtöpaikalla sovittuna toimitusaikana. Lisäksi myyjä maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen, tekee kuljetussopimuksen, maksaa rahdin sovittuun määräpaikkaan sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen myyjältä, kun myyjä luovuttaa tavarat rahdinkuljettajalle, tavarat rahdinkuljettajalta määräpaikalla, maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun se on toimitettu sekä hoitaa tuontimuodollisuudet (Logistiikan maailman www-sivut 2015).



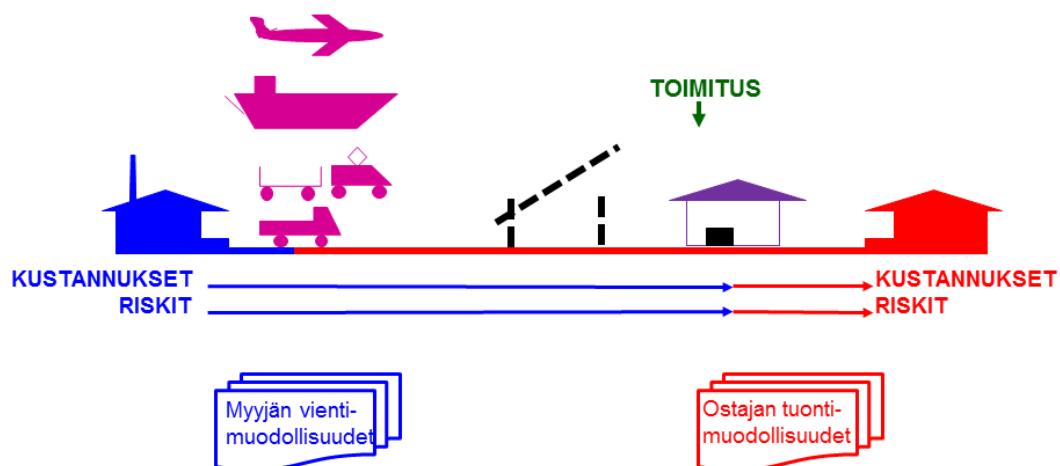
Kuva 5: CPT-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

CIP muodostuu sanoista Carriage and Insurance Paid to eli kuljetus ja vakuutus maksettuina nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä toimittaa tavarán ostajalle, kun hän luovuttaa sen nimeämälleen rahdinkuljettajalle lähtöpaikalla sovittuna toimitusaikana, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimitanut sen, tekee kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin sovittuun määräpaikkaan, vakuuttaa tavarán ostajan puolesta kuljetuksen aikaisten vahinkojen varalta sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen myyjältä, kun myyjä luovuttaa tavarán rahdinkuljettajalle, tavarán rahdinkuljettajalta määräpaikalla, maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä on toimitanut sen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



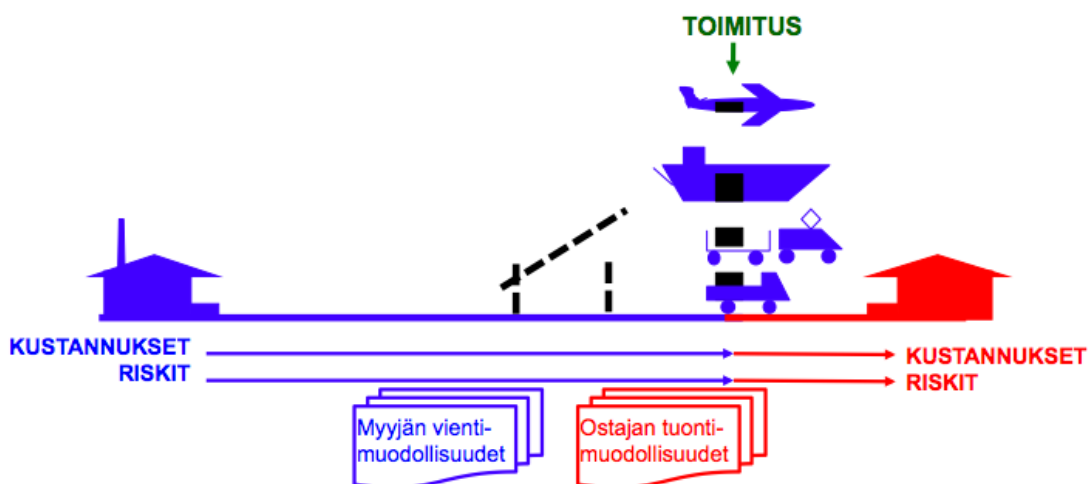
Kuva 6: CIP-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

DAT muodostuu sanoista Delivered At Terminal eli toimitettuna terminaalissa nimettyyn toimituspaikkaan. Myyjä toimittaa tavarán ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi purettuna ajoneuvosta nimetyssä terminaalissa, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimitanut sen sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen nimetyssä terminaalissa, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä on toimitanut sen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



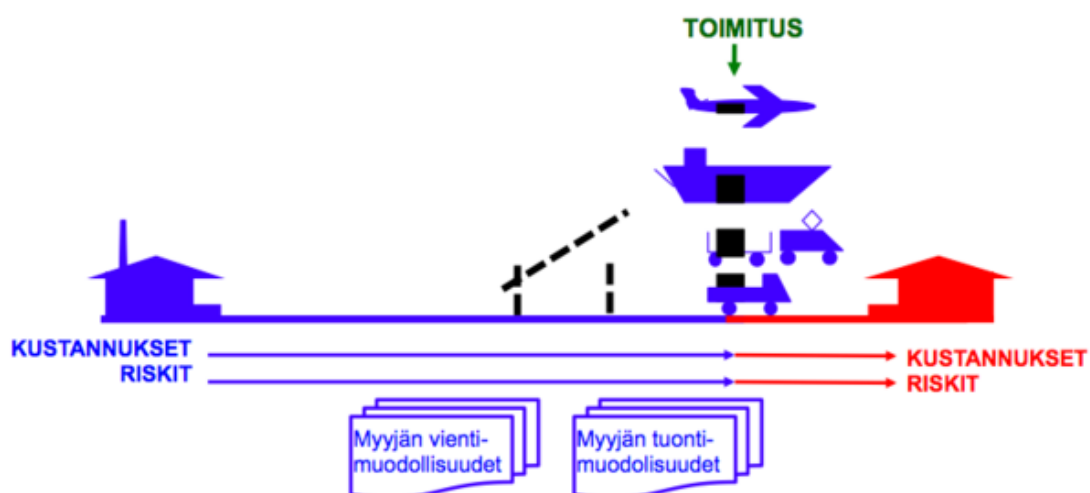
Kuva 7: DAT-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

DAP muodostuu sanoista Delivered At Place eli toimitettuna määräpaikalle. Myyjä toimittaa tavarán ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi saapuvassa ajoneuvossa sovitulla toimituspaikalla. Myyjä maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen saapuvassa ajoneuvossa sovitulla toimituspaikalla, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä on toimittanut sen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



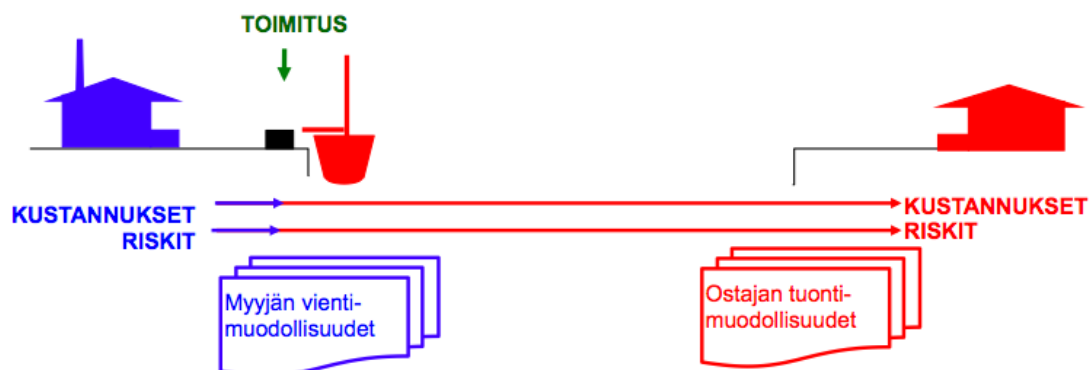
Kuva 8: DAP-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

DDP muodostuu sanoista Delivered Duty Paid eli toimitettuna tullattuna. Myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi saapuvassa ajoneuvossa sovitulla toimituspaikalla, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen sekä hoitaa vientimuodollisuudet ja tuontimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen saapuvassa ajoneuvossa sovitulla toimituspaikalla, maksaa kustannukset sekä on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä on toimittanut sen. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



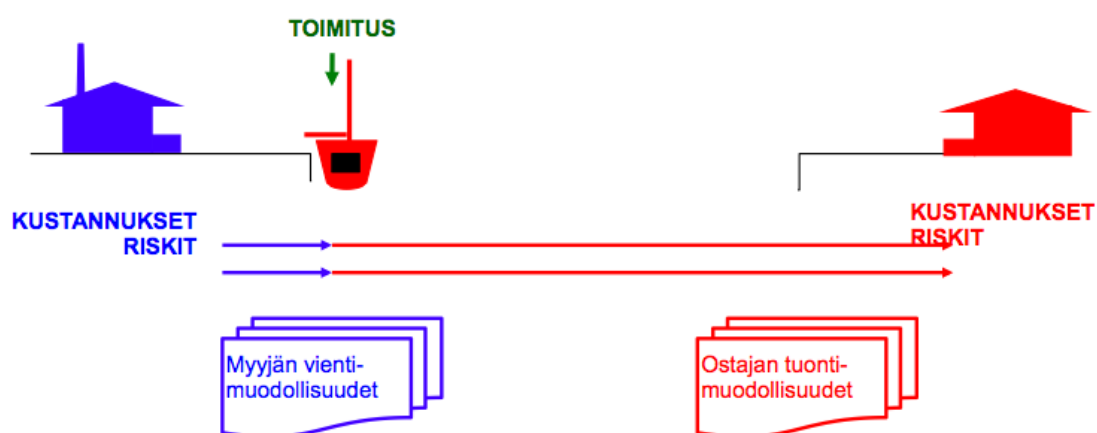
Kuva 9: DDP-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

FAS muodostuu sanoista Free Alongside Ship eli vapaasti aluksen sivulla. Myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen aluksen vierelle lastaussatamassa sovittuna toimitusaikana, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen, kun myyjä on asettanut tavaran aluksen vierelle lastaussatamassa sovittuna toimitusaikana, solmii sopimukset tavaran lastauksesta alukseen ja merikuljetuksesta, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä on toimittanut sen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



Kuva 10: FAS-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

FOB muodostuu sanoista Free On Board eli vapaasti aluksessa. Myyjä toimittaa tavarat ostajalle lastaamalla sen ostajan nimeämään alukseen lastaussatamassa sovittuna toimitusaikana, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen, kun myyjä on lastannut tavarat alukseen lastaussatamassa sovittuna toimitusaikana, solmii merikuljetussopimuksen, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä on toimittanut sen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet ja mahdolliset läpikulkumaiden muodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



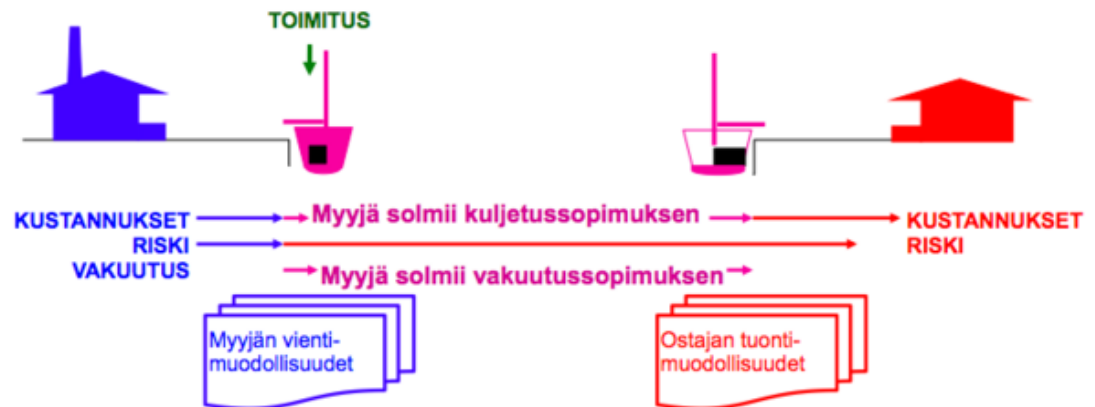
Kuva 11: FOB-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

CFR muodostuu sanoista Cost and Freight to eli kuljetus ja rahti maksettuina. Myyjä toimittaa tavaran ostajalle lastaamalla sen alukseen lastaussatamassa sovittuna toimitusaikana. Myyjä maksaa kustannukset ja vastaa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes on toimittanut sen, tekee kuljetussopimuksen, maksaa rahdin sovittuun määräpaikkaan sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa toimituksen myyjältä, kun myyjä on lastannut tavaran alukseen lastaussatamassa, vastaanottaa tavaran rahdinkuljettajalta määräpaikalla, maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun se on toimitettu sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



Kuva 12: CFR-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

CIF muodostuu sanoista Cost, Insurance and Freight To eli kuljetus ja rahti maksettuina. Myyjä toimittaa tavaran ostajalle lastaamalla sen alukseen lastaussatamassa sovittuna toimitusaikana, maksaa kustannukset, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista kunnes on toimittanut sen, tekee kuljetussopimuksen, maksaa rahdin sovittuun määräpaikkaan, hoitaa vientimuodollisuudet sekä vakuuttaa tavaran ostajan puolesta kuljetuksen aikaisten vahinkojen varalta. Ostaja vastaanottaa toimituksen myyjältä, kun myyjä on lastannut tavaran alukseen lastaussatamassa, vastaanottaa tavaran rahdinkuljettajalta määräpaikalla, maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia, on vastuussa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun se on toimitettu sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)



Kuva 13: CIF-toimituslauseke (Logistiikan maailman www-sivut 2015)

4 KANSAINVÄLISEN KAUPAN ASIAKIRJAT

Kansainvälisessä kaupassa on käytössä monia eri asiakirjoja, joista kerrotaan seuraavaksi pääasiat. Käsiteltävät asiakirjat ovat kauppalasku, konossementti, remburssi, rahtikirja yleisesti, lentorahtikirja, merirahtikirja sekä autorahtikirja.

4.1 Kauppalasku

Kauppalaskun tulee sisältää kauppasopimuksen pääkohtien lisäksi tietoa tavarantajalle, tulliviranomaisille, huolitsijalle, kuljetusliikkeelle ja mahdollisesti myyjän edustajalle. Annetut tiedot ovat perustana muille vientikaupassa tarvittaville asiakirjoille, joten ne on ilmoitettava mahdollisimman tarkasti. Suomen tullilaitoksen suosituksen mukaan laskusta tulee ilmetä myyjän ja ostajan nimi sekä kotipaikka, laskun tekopäivä, tavarakollien yksilöintitiedot, tavarantanimitys yksityiskohtaisesti, paljous, netto- ja bruttopaino, hintatiedot, mahdolliset hinnanalennukset ja niiden perusteet, toimitus- sekä maksuehdot, tullitariffinimike, ostajan alv-numero, tavarantantukuperämaa ja määrämaa sekä allekirjoitus. On tärkeää, että pankkiyhteys on ilmoitettu kauppalaskussa selkeästi eli tiedoissa on oltava myös pankin SWIFT-osoite ja ainakin yhteisömyynneissä pankkitilin numero kansainvälisessä IBAN-muodossa. IBAN tulee sanoista International Bank Account Number. Lisäksi tiedoissa on hyvä ilmoittaa pankin BIC-koodi. (Logistiikan maailman www-sivut 2015).

Koska kauppalasku on tärkeä asiakirja kansainvälisessä kaupassa, ulkomaisten viranomaisten ovat myös asettaneet sille omat vaatimuksensa. Tällaisia vaatimuksia ovat esimerkiksi kappalemäärä jona kauppalasku on esitettävä, onko kauppalasku vahvistettava tai legalisoitava ja onko viejän allekirjoitettava kauppalasku. Kun ollaan viemässä tavaraa kaukasiin maihin, nämä maat saattavat vaatia esimerkiksi kauppalaskun vahvistamisen ja laillistamisen. Menettelyn tarkoituksena on taata asiakirjoissa olevien tietojen paikkansapitävyys. Suomalainen kauppakamari suorittaa vahvistamisen yleensä tekstillä ”Full confidence may be placed in the declaration above” eli suomeksi käännettynä ”Yllä olevaan ilmoitukseen voi täydellisesti luottaa”. Tekstin alle tulee kauppakamarin leima sekä päiväys.

Kauppakamari perii vahvistuksesta todistusmaksun, joka on jäsenyrityksille edullisempi. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)

Jos kauppalasku on laillistettava eli legalisoitava, sen suorittaa määräämään Suomessa oleva edustusto, joka käytännössä tarkoittaa lähetystä tai konsulaattia. Mikäli vaaditaan sekä vahvistus että legalisointi, kauppakamarin vahvistus on hankittava ensin. Joissain tapauksissa ulkoasianministeriö laillistaa eli legalisoi kauppakamarin vahvistaman asiakirjan, jonka jälkeen legalisointia haetaan Suomessa olevasta edustustosta. Se, miten paljon legalisointi tulee viejälle maksamaan, vaihtelee suuresti maasta ja kauppasumman suuruudesta riippuen. (Logistiikan maailman www-sivut 2015.)

4.2 Konossementti

Konossementti eli bill of lading on rahdinkuljettajan antama tai hänen puolestaan annettu asiakirja, joka on todiste kuljetussopimuksen syntymisestä ja se toimii samalla myös kuittina siitä että tavara on vastaanotettu kuljetettavaksi. Tämä tarkoittaa sitä, että rahdinkuljettaja on velvoitettu toimittamaan tavara määränpäähän sopimuksen mukaisesti. Kun tavara saapuu määräsatamaan, se luovutetaan vastaanottajalle kun tämä on esittänyt alkuperäisen konossementin. (Karhunen & Hokkanen 2007, 89–90.)

Lastinantajan ja rahdinkuljettajan välisten velvollisuuksien ja vastuiden jakautuminen ilmoitetaan laivausehdoilla. Laivausehdoissa käytetään termejä lastinantaja, rahdinkuljettaja ja vastaanottaja. Mikäli lastinantaja luovuttaa itse tavaran kuljetettavaksi, hänestä käytetään myös nimitystä laivaaja. Laivaaja on siis kuljetussopimuksen toinen osapuoli rahdinkuljettajan lisäksi. (Karhunen & Hokkanen 2007, 89–90.)

Konossementti voi olla joko puhdas tai likainen, riippuen siitä millaisessa kunnossa tavara on ollut merikuljetukseen otettaessa. Mikäli tavara on ollut kuljetukseen otettaessa ulkoisesti vahingoittumaton, konossementti on puhdas. Mikäli tavara taas on ollut kuljetukseen otettaessa puutteellinen tai vahingoittunut, konossementti on likainen. (Karhunen & Hokkanen 2007, 89–90.)

Konossementin haltijalla on oikeus myös siirtää se eteenpäin, koska se toimii todistuksena tavarahan hallinnasta. Tavarahan vastaanottaja voi esimerkiksi myydä koko tavarahan eteenpäin kolmannelle osapuolelle ennen kuin se on saapunut perille tai vastaanottaja voi joutua luovuttamaan tavarat pankille velkojensa takia. Mikäli näin toimitaan, tällöin konossementti siirtyy kaupan mukana uudelle tavarahanhaltijalle. (Karhunen & Hokkanen 2007, 89–90.)

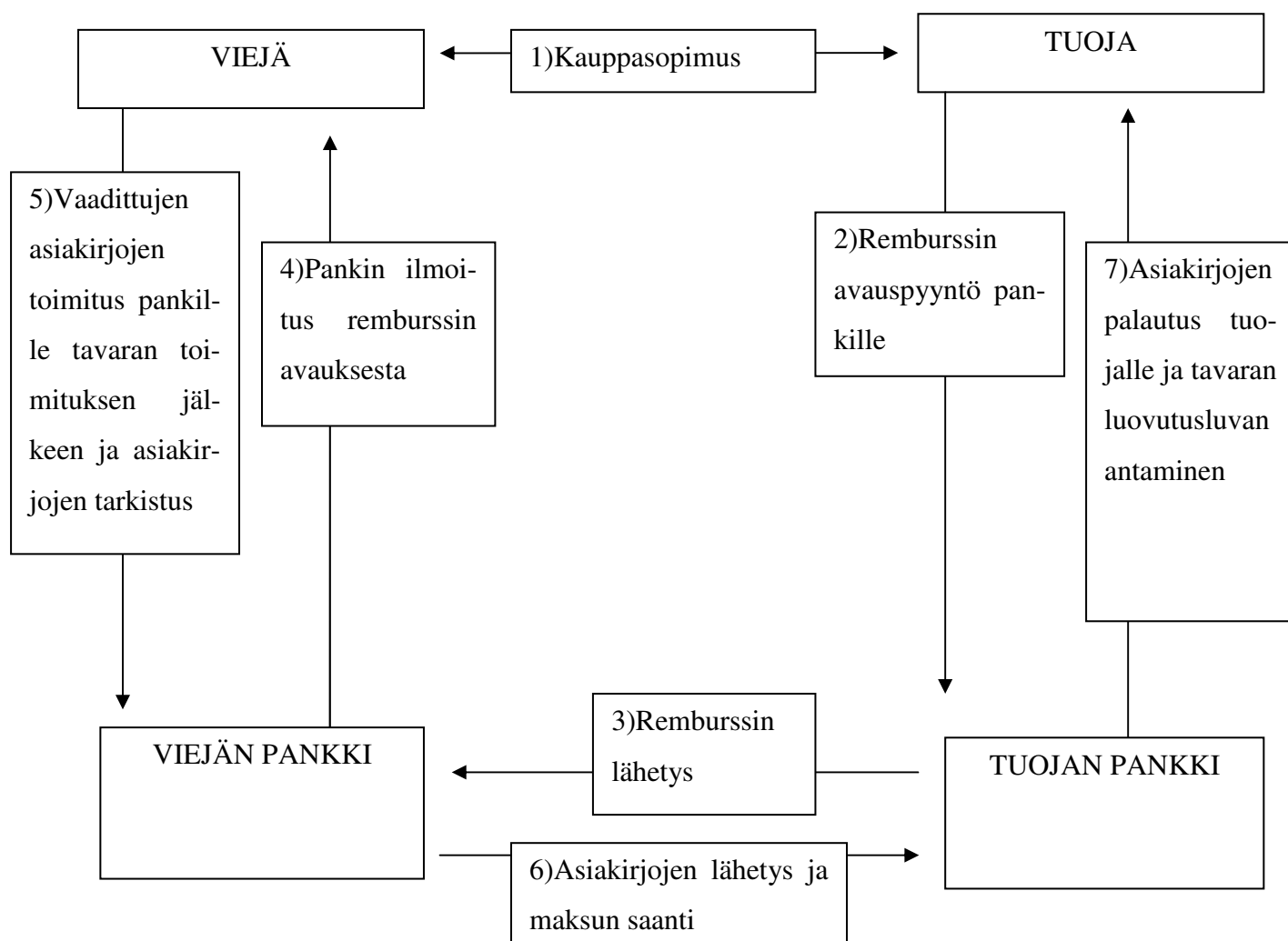
4.3 Remburssi

Remburssi on kansainvälisessä kaupassa käytettävä maksutapa, jossa remburssin avannut pankki sitoutuu maksamaan tietyn summan tietyssä valuutassa, kunhan vaaditut asiakirjat toimitetaan pankille määrätyn aikarajan puitteissa. Nämä asiakirjat ovat yleisimmin puhdas konossementti tai lentorahtikirja, kauppalasku sekä alkupe-rätodistus. (Taloussanomien www-sivut 2015 & Business Dictionary 2015.)

Remburssi voi olla käteisremburssi eli toiselta nimeltään avistaremburssi, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että maksu saadaan kun remburssiehtojen mukaiset asiakirjat on esitetty pankille. Toinen mahdollisuus on avata maksuajallinen remburssi, jossa maksu saadaan määritetyn maksuajan kuluessa. Remburssi voidaan vahvistaa, mikä tarkoittaa, että kummallakin pankilla on vastuu maksamisesta. Mikäli remburssia ei vahvisteta, avajapankki on yksin vastuussa maksun suorittamisesta. Näiden asioiden lisäksi on vielä päätettävä, onko remburssi peruuttamaton vai peruutettavissa oleva. Jos valitaan peruuttamaton remburssi, ehtoja ei voi muuttaa ilman kaikkien osapuolten suostumusta. Mikäli taas valitaan peruutettavissa oleva remburssi, ehtoja voidaan muuttaa tai koko remburssi peruuttaa kaikkia osapuolia kuulematta, mikäli vaadittuja asiakirjoja ei ole vielä toimitettu pankkiin. Remburssi voi olla tuonti- tai vientiremburssi. (Taloussanomien www-sivut 2015.)

Tässä työssä käydään läpi tuontiremburssin kulku, mutta vientiremburssin kulku on käytännössä sama vain toisinpäin eli viejän pankki avaa remburssin ja niin edelleen.

Ensimmäisessä vaiheessa tuoja ja viejä tekevät kauppasopimuksen. Tämän jälkeen tuoja pyytää pankkia avaamaan remburssin viejää varten. Tuojan pankki lähettää remburssin viejän pankille, jonka jälkeen viejän pankki ilmoittaa remburssin avaamisesta viejälle. Kun tavara on lähetetty, viejä toimittaa vaaditut asiakirjat pankilleen, joka tarkistaa asiakirjat. Kaiken ollessa kunnossa, viejän pankki lähettää dokumentit tuojan pankille ja saa tuojan pankilta maksun. Tuojan pankki toimittaa tarkastetut asiakirjat tuojalle, jonka jälkeen tavara voidaan luovuttaa. (Danske Bankin www-sivut 2015.) Alla on kuvattuna remburssin kulku vielä kuvan muodossa myös.



Kuva 14: Remburssin kulku tuojan näkökulmasta (Danske Bankin www-sivut 2015)

4.4 Rahtikirja

Kun tehdään rahtikirjaa kotimaista kuljetusta varten, on mainittava lähettäjän, rahdinkuljettajan sekä tavarán vastaanottajan nimet ja osoitteet. Tavarán määrápaikka ja kuljetettavaksi ottamisen paikka sekä päivämäärä on mainittava, samoin kuin kollien lukumäärä, paino ja sekä kollien erityismerkit ja numerot. Mikáli asianosaiset katsovat tarpeelliseksi merkitä muita tietoja rahtikirjaan, he saavat tehdä niin. (Laki24.fi www-sivut 2015.)

Kun on kyse kansainvälisestä kuljetuksesta, rahtikirjasta tulee ilmetä edellä mainittujen tietojen lisäksi rahtikirjan tekopaikka ja – aika, tavaralajin yleisesti käytetty nímike ja pakkaustapa, kuljetukseen liittyvät kustannukset kuten rahti, tullimaksut ja lisämaksut sekä muut sopimuksen tekemiseen ja tavarán luovuttamiseen liittyvät kustannukset. (Laki24.fi www-sivut 2015.)

Tarvittaessa rahtikirjaan on merkittävä uudelleenkuormauskielto, kustannukset, jotka lähettäjä ottaa maksaakseen, tavaraa luovutettaessa perittävän jälkivaatimuksen määrä, tavarán arvo, lähettäján tavarán vakuuttamisesta rahdinkuljettajalle antamat ohjeet, aika, jonka kuluessa kuljetus on sovittu saatettavaksi loppuun, sekä luettelo rahdinkuljettajalle annetuista asiakirjoista. Tavarán lähettäjä vastaa rahdinkuljettajalle aiheutuneista vahingoista, jos lähettäjä on antanut rahtikirjaan merkittäväksi virheellistä tietoa tai puutteellisen ohjeen. (Laki24.fi www-sivut 2015.)

4.4.1 Lentorahtikirja

Lentorahtikirja eli air waybill toimii rahtikirjan lisäksi myös kuljetussopimuksena. Rahtikirjassa esitetään lentorahdin yleiset ehdot ja siihen merkitään lähettäjän ja vastaanottajan tietojen lisäksi rahdin kuvaus, mitat, määrät, aikataulut ja reititys. Rahtikirjat on numeroitu yksilöidysti ja rahtia on mahdollista seurata tämän yksilöidyn numeron perusteella. Pääsääntöisesti huolitsija laatii lentorahtikirjan ja toimittaa lentorahtikirjasta kappaleet tai kopiot kuljetusketjun eri osapuolille. Lentorahtikirja kirjoitetaan tavallisesti 12 kappaleena, joista kolme ensimmäistä ovat alkuperäiskappaleita ja loput kappaleet ovat jäljennöksiä. Ensimmäinen alkuperäiskappale niin sanottusti seuraa tavaraa eli se jää sille lentoyhtiölle, joka luovuttaa tavaran. Toinen alkuperäiskappale seuraa myös lähetystä ja se luovutetaan vastaanottajalle. Kolmas alkuperäiskappale jää lähettäjälle ja muut jäljennökset käytetään muun muassa tullitarkoituksiin. (Logistiikan maailman [www-sivut 2015](#).)

4.4.2 Merirahtikirja

Merirahtikirja eli liner waybill on rahdinkuljettajan puolesta annettu todistus tavaran vastaanottamisesta sekä rahdinkuljettajan sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan sopimuksen mukaisesti ja siellä luovuttaa tavara asiakirjassa vastaanottajaksi nimetylle henkilölle ilman, että tämän tarvitsee esittää itse asiakirjaa. Merirahtikirjaa ei voi siirtää eli se on aina osoitettava nimetylle vastaanottajalle. Rahtikirja annetaan vain yhtenä alkuperäiskappaleena laivaajalle. Kun tavara saapuu perille, se luovutetaan merirahtikirjassa nimetylle vastaanottajalle ilman merirahtikirjan esittämistä. Tavara voidaan myös luovuttaa vastaanottajan valtuuttamalle henkilölle, mutta tällöin valtuutuksen on oltava kirjallinen. Ennen kuin tavara voidaan luovuttaa, tavaran vastaanottajan on maksettava määräpaikkakunnalla rahti ja muut mahdolliset maksut. (Logistiikan maailman [www-sivut 2015](#).)

4.4.3 Autorahtikirja

Autorahtikirja eli CMR-rahtikirja on sekä vahvistus että samalla todistus kuljetussopimuksen ehdoista ja siitä, että tavarankuljettaja on ottanut lähetyksen vastaan. Se velvoittaa rahdinkuljettajan myös tarkistamaan lähetyksen kunnon ja kollien lukumäärän tavaraa vastaanottaessaan. Rahtikirjan käyttäminen kansainvälisessä maantie-liikenteessä on pakollista. (Karhunen & Hokkanen 2007, 149.)

Tiekuljetussopimuslain mukaan kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirja on tehtävä kolmena kappaleena, jotka lähettäjä ja rahdinkuljettaja allekirjoittavat. Ensimmäinen kappale on lähettäjänkappale ja se nimensä mukaisesti annetaan lähettäjälle, toinen kappale menee vastaanottajalle tavarankuljetuksen mukana ja kolmannen kappaleen pitää rahdinkuljettaja. Rahtikirjan allekirjoitukseen sovelletaan sen maan lakia, jossa rahtikirja on tehty. Suomessa tehdyssä rahtikirjassa allekirjoitukset saavat olla myös painettuja tai leimattuja. (Karhunen & Hokkanen 2007, 149.)

5 TUONTITULLAUSPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ

Saapuvan tavaratulliselvitys aloitetaan AREX-ilmoituksella. Kaikesta Suomeen tuotavasta tulliselvitystä edellyttävästä tavarasta annetaan sähköinen saapumisen yleisilmoitus tai yleisilmoitus Tullin AREX-järjestelmään, ellei tavaraa ole tuotu passitusmenettelyssä. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Tulli-ilmoituksella tavaralle osoitetaan tulliselvitysmuoto. Tavaratulli-ilmoituksen voi antaa joko heti tavarat saapuessa EU:hun tai väliaikaisen varastoinnin jälkeen. Tulli-ilmoitus voi olla joko tuonnin tullilmoitus mikä tarkoittaa, että tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen tai muuhun tuonnin tullimenettelyyn, passitusilmoitus tavarat siirtämiseksi toiseen paikkaan, ilmoitus tullivarastointimenettelyyn asettamisesta tai ilmoitus jostakin muusta tulliselvitysmuodosta. Tullissa ei enää tarvitse erikseen käydä, jos tullilmoitus tehdään netissä. Myös yksityishenkilöiden on mahdollista tehdä EU:n ulkopuolelta tulevien postipakettien tulliselvitys Internetissä. Internetin kautta ilmoittaminen helpottuu, jos ilmoituksen antaja on selvittänyt jo etukäteen tuontitavaroidensa tullinimikkeet ja nimikkeisiin mahdollisesti liittyvät lisävaatimukset ja tuontirajoitukset esimerkiksi EU:n TARIC-hakupalvelun avulla. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Sähköistä tullausta voidaan käyttää tuotaessa tavaroita kolmansista maista Suomeen. Sähköistä tullausta käyttävä Tullin asiakas antaa tullilmoituksen päätteeltään ja saa Tullilta päätökset ja muut tulosteet päätteelleen. Sanomaliikenteessä käytetään kansainvälisesti sovittuja standardeja ja sanomamalleja. Sähköisen tullauksen etuja ovat nopeus ja riippumattomuus tullilmoituksen teon ajasta ja paikasta. Lisäksi etuna on muun muassa se, että tietoja ei tarvitse tallentaa Tullissa uudelleen. Näin vältetään uudelleentallennuksen aiheuttamia kustannuksilta ja virheiltiltä. Tuonnin sähköinen ilmoittaminen edellyttää Tullin myöntämää EDI-ilmoittajan ja EDI-lähtäjän lupaa. EDI muodostuu sanoista Electronic Data Interchange. Tulli-ilmoituksen voi antaa itse tai käyttää edustajaa ja sen voi antaa Nettituonti-palvelussa, SAD-lomakkeella tai sähköisellä EDI-sanomalla. Ilmoituksen tekeminen Nettituonti-palvelussa edellyttää, että yrityksellä on Katso-tunniste.

Tulli-ilmoituksen täyttämistä varten on selvitettävä tavaratullinimike, tarkistettava mahdolliset tuontikiellot tai -rajoitukset sekä hankittava tuontiluvat tai -lisenssit jo ennen tavaroiden tuontia. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Jos tuotaviin tavaroihin kohdistuu tuontirajoituksia, ne on esitettävä Tullille samanaikaisesti tulli-ilmoituksen ja kauppalaskun kanssa. Tuotaessa muuta kuin yhteisöta-varaa Suomeen, tavarasta annetaan saapumisen yleisilmoitus ennen tavarat saapumista EU:n alueelle. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Saapumisen yleisilmoituksella annetaan niin sanotut turvatiedot, joiden antaminen etukäteen on kaikissa kuljetusmuodoissa pakollista koko EU:ssa. Ilmoituksen tietoja käytetään turvallisuutta ja vaarattomuutta koskevan sähköisen riskianalyysin tekoon. Suomen Tullille annettu saapumisen yleisilmoitus toimii samalla myös yleisilmoituksena väliaikaista varastointia varten, kun tavarat on esitetty Suomen Tullille. Saapumisen yleisilmoitus annetaan sähköisesti Tullin AREX-järjestelmään. Saapumisen yleisilmoitus on annettava määräajassa ennen niiden tavaroiden saapumista EU:n tullialueelle, joita ilmoitus koskee. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Kuljetusliike, joka on tehnyt kuljetussopimuksen maahantuotavasta tavarasta, on vastuussa saapumisen yleisilmoituksen antamisesta. Halutessaan kuljetusliike voi käyttää myös edustajaa ilmoituksen antamiseen. Erillistä saapumisen yleisilmoitusta ei tarvita, jos maantieliikenteessä saapuvasta tavarasta on annettu etukäteen sähköinen passitusilmoitus, jossa on ilmoitettu myös turvatiedot. Sähköistä saapumisen yleisilmoitusta voi käyttää myös tavarat yhteisöaseman ilmoittamiseen. Meritse sekä lentoiteitse saapuvista tavarista, joista annetaan Tullin AREX-järjestelmään saapumisen yleisilmoituksia tai yleisilmoituksia, annetaan niiden saapuessa sähköinen saapumisen esittämisilmoitus. Ilmoitus annetaan myös rautateitse EU:n ulkopuolelta saapuvista tavarista. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Saapumisen esittämisilmoituksen voi antaa halutessaan EU:n ulkopuolelta saapuvan tavarat osalta kaksivaiheisena, mikä tarkoittaa että ensin annetaan saapumisilmoitus ja sen jälkeen esittämisilmoitus. Kuljetusliike on vastuussa saapumisen esittämisilmoituksen antamisesta, mutta se voi käyttää ilmoittamisessa asiamiestä eli edustajaa. Jos tavara varastoidaan väliaikaisesti saapumispaikalla, saapumisen esittämisilmoituksella Tullille ilmoitetaan myös väliaikainen varasto, johon tavarat puretaan. Maantieliikenteessä sähköistä esittämisilmoitusta ei anneta, vaan ilmoittaminen hoidetaan tavaroiden ja niistä annetun, turvatiedot sisältäneen ilmoituksen viitenumeron esittämisellä. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Mikäli maahantuotuja tavaroita ei heti haluta tulliselvittää, tavarat voidaan siirtää väliaikaiseen varastoon, tullivarastoon, vapaa-alueelle tai vapaavarastoon tai passittaa sinne, missä ne halutaan tulliselvittää. (Suomen yrittäjien www-sivut 2015.)

Väliaikaiseen varastoon laitettujen tuotujen tavarat on tulliselvitettävä 45 päivän kuluessa yleisilmoituksen antamisesta. Maanteitse, lentoteitse tai rautateitse tuodut tavarat on selvitettävä 20 päivän kuluessa yleisilmoituksen antamisesta. Yleisilmoitus voi olla esimerkiksi rautatierahतिकirja. Väliaikaisessa varastossa olevia tavaroita saadaan käsitellä ainoastaan niiden kunnon säilyttämiseksi. Tulli voi tarkastaa varastossa olevan tavarat ja ottaa siitä näytteitä kuluttajansuojavalvontaa varten. Tavarantaltija voi Tullin luvalla tarkastaa tavarat ja kirjallisella luvalla ottaa myös siitä näytteitä. (Tullin www-sivut 2015.)

Tullivarastossa varastoidaan tullaamatonta tavaraa, josta ei kanneta tuontitulleja. Varastot jaetaan yleisiin ja yksityisiin tullivarastoihin. Varastonpitäjän ei tarvitse omistaa varastoimiaan tavaroita, mutta varastonpitäjä on vastuussa siitä, että tavarat pysyvät varastossa eivätkä joudu vapaaseen liikkeeseen ilman Tullin lupaa. Varastonpitäjän täytyy pitää varastoitavista tavaroista myös kirjanpitoa. Tullivarastossa olevia tavaroita saa käsitellä niiden säilymisen varmistamiseksi, ulkonäön tai markkinointiominaisuuksien parantamiseksi tai niiden valmistamiseksi jakelua tai jälleenmyyntiä varten, mutta tavaroiden käsittelyyn tarvitaan Tullin lupa. (Tullin www-sivut 2015.)

Vapaa-alue tai vapaavarasto on muusta EU:n tullialueesta erotettu osa tai tila. Vapaa-alueella tai varastossa voidaan säilyttää sekä yhteisötavaroita että tullaamattomia EU:n ulkopuolisesta maasta tulleita tavaroita. Sen joka harjoittaa varsinaista tavaroiden varastointia, käsittelyä, valmistusta, ostamista tai myyntiä vapaa-alueella tai vapaavarastossa, on haettava lupa Tullilta. (Tullin [www-sivut 2015.](#))

Passitus on tavarankuljetuksia ja kansainvälistä kaupankäyntiä helpottava tullimenettely. Siinä tavaraa kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullista määrätulliin, jossa se tulliselvitetään. Passituksessa tavaroita voidaan siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Sitä varten vaaditaan kuitenkin mahdollisten tullien ja verojen määrän kattava vakuus. Passitusmenettelyä voidaan käyttää Euroopan yhteisön tullialueella ja Efta-maissa, joita ovat Islanti, Norja, Sveitsi sekä Liechtenstein. (Tullin [www-sivut 2015.](#))

Passitusta voi käyttää mikä tahansa yritys tai yksityinen henkilö, joka toimii passituksesta vastaavana. Passituksesta vastaava ilmoittaa passituksessa vaadittavat tiedot Tullille sähköisesti, antaa Tullille vastineeksi mahdollisen verovelan kattavan vakuuden sekä on vastuussa siitä, että tavarat ja asiakirjat esitetään muuttumattomina määrätoimipaikassa. Mikäli tavarat katoavat matkalla, mahdollisesti syntyvä verovelka on passituksesta vastaavan yrityksen tai henkilön vastuulla. Jos kyseessä on EU-maista peräisin oleva tavara, joka kulkee EU-maasta toiseen, tulliasiakirjoja ei vaadita vaan tavarasta annetaan Tullille Intrastat-ilmoitus. Jos kyseessä on muualta kuin EU:sta saapuva tavara, jota ei ole tulliselvitetty yhteisöön, se voi liikkua EU:n alueella ainoastaan tullivalvonnassa esimerkiksi passitusmenettelyssä siihen tulliin, jossa se aiotaan tullata. (Tullin [www-sivut 2015.](#))

6 TUONTIASIAKIRJOISTA LÖYDETYT PUUTTEET/VIRHEET JA NIISTÄ AIHEUTUVAT ONGELMAT

Tässä kappaleessa käydään läpi asiakirjoista löytyneet erot/puutteet ja niistä aiheutuvat ongelmat. Nämä tiedot on saatu haastatelluilta toimijoilta sähköpostitse sekä henkilökohtaisissa tapaamisissa. Asioita tarkastellaan pankin, huolitsijan, Tullin ja yrityksen näkökulmasta.

6.1 Pankin näkökulma

Kun asiaa tarkastellaan pankin näkökulmasta, asiakirjoista löytyy paljon puutteita ja eroavaisuuksia: laivaus on tapahtunut myöhässä, lentorahtikirjasta puuttuu todellinen lentopäivä, remburssi on ehtinyt erääntyä ennen asiakirjojen esittämistä, joku vaadituista asiakirjoista on jäänyt esittämättä tai sen tilalla on esitetty joku muu asiakirja, remburssin määrä on ylitetty, on käytetty osatoimitusta vaikka se on remburssissa selvästi kielletty, konossementti on allekirjoitettu vastoin sääntöjä ja siitä puuttuu ”on board”-päiväys. (XXX sähköposti 3.11.2015)

Näistä eroista ei kuitenkaan välttämättä tule ongelmia, mikäli ostaja hyväksyy eroavaisuudet. Kun hyväksyntä on saatu, voidaan suorittaa maksu tai vahvistaa eräpäivä. Mikäli kuitenkin asiakirjat hylätään eli eroja ei hyväksytä, aiheutuu kirjeenvaihtoa kunnes päästään molemmille osapuolille sopivaan ratkaisuun. Puuttunut asiakirja voidaan toimittaa pankille tai aiemmin lähetettyjä asiakirjoja voidaan korjata, mikäli ostaja sitä vaatii. Pankki voi luovuttaa asiakirjat vasta kun kaikki erot on hyväksytty. Tapauksesta riippuen pankki voi myös palauttaa virheelliset asiakirjat. Tavarat on myös mahdollista palauttaa, mutta siitä ei pankki ole vastuussa. Pankki vastaa vain asiakirjoista, ei tavaroiden kunnosta tai oikeellisuudesta. (XXX sähköposti 3.11.2015)

6.2 Huolitsijan näkökulma

Huolitsijan näkökulmasta tarkasteltuna asiakirjojen laatu vaihtelee, mutta harvemmin löytyy kuitenkaan mitään virheitä. Tullinimike on usein vajavainen, koska se ilmoitetaan yleensä maailmanlaajuisen HS-nimikkeistön mukaan. Tullauksessa täytyy kuitenkin käyttää Taric-nimikkeistöä eli 10 numeron tarkkuutta tullinimikkeessä. (XXX sähköposti 26.10.2015.)

Tullinimikkeen selvittämiseen kuuluu aina aikaa ja tavara pysyy huolitsijan hallussa siihen asti, kunnes nimike on selvitetty ja korjattu asiakirjoihin.

6.3 Tullin näkökulma

Kun asiaa tarkastellaan Tullin näkökulmasta, esiin nousseita puutteita/virheitä löytyy tulli-ilmoituksesta, kauppalaskun sisällöstä ja sen toimittamisesta sekä alkuperämaan ilmoittamisesta alkuperätodistuksella.

Tulli on määrittänyt omaan ohjelmaansa tietyt nimikkeet, joiden löytyessä tulli-ilmoituksesta, ilmoitus nousee esiin kun ohjelmaan kirjaudutaan. Tulli-ilmoituksessa voi joskus olla annettu sellainen tieto Tullille, että käytetyssä nimikkeessä tulli olisi 0 % mutta todellisuudessa kuuluisikin periä 10 %. Mikäli tällainen huomataan, asiakkaalle voidaan määrätä sanktio koska Tullilla on selkeät määrätykset, minkä verran tullia peritään mistäkin tuotteesta. (XXX & XXX henkilökohtainen tiedonanto 21.10.2015.)

Alkuperäisen kauppalaskun toimittamiseen kuluu joskus aikaa, mikä viivästyttää tullausprosessia. Tämän lisäksi tavaran hinta, joka määrittää tullausarvon, ilmoitetaan Tullin ohjelmassa yhtenä summana, mutta sitten kun hinta pitää eritellä kauppalakassa, eroavaisuuksia löytyy. (XXX & XXX henkilökohtainen tiedonanto 21.10.2015.)

Alkuperämaata ei ole ilmoitettu Tullille alkuperätodistuksella, mikä voi aiheuttaa sen, että mahdolliset tullietuudet jäävät saamatta. (XXX & XXX henkilökohtainen tiedonanto 21.10.2015.)

6.4 Yrityksen näkökulma

Tapauksessa X ostettiin tavaraa Venäjältä ja yritys pyysi mahdollisimman yksinkertaiset tuontiasiakirjat. Pyydetty asiakirjat olivat lasku, lähetyslista, rahtikirja, huolitsijan vastaanottotodistus sekä ostajan hyväksymiskuitti. Tuontimaa oli Venäjä, joten kaikki asiakirjat olivat myös venäjäksi. (XXX sähköposti 3.11.2015.)

Vaikka asiakirjat olivat venäjäksi ja niistä löytyi puutteita, ostajan pankki tarkasti asiakirjat ja asiakirjat hyväksyttiin puutteista huolimatta. Hyväksynnän jälkeen ostaja sai tavaran itselleen. (XXX sähköposti 3.11.2015.)

7 ASIAKIRJOJEN KÄSITTELYSUOSITUS TUONTIYRITYKSELLE

Tässä kappaleessa esitetään asiakirjojen käsittelysuositukset tuontiyritykselle esiintulleiden asioiden pohjalta. Suositusten tavoitteena on auttaa tuontiyrittystä välttämään virheiltä asiakirjoja käsiteltäessä sekä parantaa tuontitullausprosessin sujuvuutta yrityksen ja muiden toimijoiden välillä. Ensimmäinen suositus on laadittu pankille toimitettavia remburssiasiakirjoja ajatellen, toinen huolitsijan työn helpottamista varten, kolmas suositus Tullin työn nopeuttamista varten sekä neljäs suositus yrityksen näkökulmasta ajatellen.

7.1 Pankin näkökulma

Laadi asiakirjat niin, että ne vastaavat remburssissa esitettyjä ehtoja. Varsinkin tavarankuvaukseen on syytä kiinnittää huomiota ja siihen, että esitetään remburssissa pyydetty asiakirjat. Lue remburssi ja anna siitä myös kopio sille osapuolelle joka laatii esimerkiksi konossementin tai vakuutuskirjan/todistuksen. Myyjän pankki tarkastaa myös asiakirjat, mutta usein lähettää ne ostajan pankille eroista huolimatta ostajan hyväksyttäväksi.

Mikäli jotakin ongelmia tai kysymyksiä ilmenee rembursseihin liittyen, ota yhteyttä pankkiin puhelimitse tai sähköpostitse.

7.2 Huolitsijan näkökulma

Tarkista, että tullinimike on 10 numeron tarkkuudella, koska tullauksessa täytyy käyttää Taric-nimikkeistöä. Taric-nimikkeistö löytyy Tullin Internet-sivuilta. Mikäli tullinimike on lyhyempi kuin 10 numeroa, huolitsijan on lähetettävä lisäselvityspyyntö asiakkaalle, mikä taas viivästyttää prosessin kulkua. Asiakirjoja ei voi lähettää eteenpäin, ennen kuin tullinimikkeen oikeellisuus, olemassaolo sekä mahdollinen oikeutus tullietuuksiin on tarkistettu. Joidenkin tullinimikkeiden kohdalla pitää myös mainita lisäpaljous. Kun tuodaan esimerkiksi kuitukangasta, sen määrä on ilmoitettava neliömetreittäin.

7.3 Tullin näkökulma

Pidä huolta, että ilmoitat tulli-ilmoitusta tehdessäsi nimikkeen oikein, jotta Tulli ei joudu määräämään sanktioita. Mikäli sopivan nimikkeen löytämisessä ilmenee ongelmia, ota yhteyttä Tullineuvontaan. Tullineuvonnan numero löytyy Tullin Internet-sivuilta.

Kun ilmoitat tuotteen hintaa Tullille, tarkista että yhteishinta on sama kuin laskuerittelyssä saatu yhteissumma. Toimita Tullille alkuperäinen kauppalasku niin nopeasti kuin mahdollista, koska Tulli laskee kauppalaskun mukaan määrä- tai arvotullin tavarasta riippuen. Mikäli Tullista annetaan esimerkiksi kuukausi lisääikää alkuperäisen kauppalaskun toimittamiseen, pidä huolta että aikarajassa pysytään. Näin toimien et viivästyttä tullausprosessia enempää.

Ilmoita Tullille tavarankäytön alkuperämaa alkuperätodistuksella, koska alkuperämaa voi oikeuttaa alennukseen tullimaksussa. Pidä huolta että käytät oikeita alkuperätodistuksia, koska esimerkiksi Turkista tuotavia tavaroita varten on täytettävä ATR-lomake.

Mikäli tuomallasi tavaralla on tuontirajoituksia tai sen tuomiseen tarvitaan lupa, pidä huolta että toimitat viranomaisilta saamasi lupapaperit Tullille.

7.4 Yrityksen näkökulma

Varmista, että molemmat osapuolet ymmärtävät käytettävän Incoterms 2010-toimituslausekkeen määrittämät vastuut. Mikäli on valittu esimerkiksi FOB-toimituslauseke, ostajan vastuulla on vastaanottaa toimitus, maksaa kustannukset sekä vastata tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen kun myyjä on toimittanut sen.

Jos tavaraa on tarkoitus ostaa esimerkiksi Venäjältä ensimmäistä kertaa, pyydä mahdollisimman yksinkertaiset asiakirjat. Riittävät asiakirjat ovat lasku, lähetyslista, rahetikirja, huolitsijan vastaanottotodistus sekä ostajan hyväksymiskuitti.

8 POHDINTA

Työn tekemisestä oli paljon hyötyä, koska se opetti jäsentelemään asioita ja esittämään niitä loogisessa järjestyksessä. Tärkeintä oli, että jokainen lukija ymmärtäisi lukemaansa, oli aiheesta miten paljon ennakkotietoa tahansa.

Aihe oli aika haastava, mutta kuitenkin mielenkiintoinen. Aiheesta löytyi paljon tietoa, joten piti tarkkaan miettiä, mitä tietoa otetaan työhön mukaan ja mitä jätetään pois. Mukaan otettavan tiedon määrän rajaaminen oli myös opettavainen kokemus ja rajaamisesta saatuja oppeja varmasti hyödynnän tulevaisuudessa.

Jatkotutkimuksena tälle työlle voisi ajatella jonkinlaista case-tapausta, jossa tapausta käsiteltäisiin jokaisen tässä työssä mainitun toimijan näkökulmasta.

LÄHTEET

XXX, X. 2015. Pohjola Pankki. Helsinki. Kysymys tuontirembursseihin liittyen / apua opinnäytetyöhön. Vastaanottaja: Linda Tanner. Lähetetty 3. marraskuuta 2015 15:20. Viitattu 3.11.2015.

Ammattinetin www-sivut. Viitattu 7.11.2015. <http://www.ammattinetti.fi>

Business Dictionary. Viitattu 2.11.2015. <http://www.businessdictionary.com>

Cohen, L., Manion, L. & Morrison, K. 2007. Research methods in education. USA and Canada: Routledge

Danske Bankin www-sivut. Viitattu 3.11.2015. <http://www.danskebank.com>

D'arcy, L., Murray, C. & Cleave, B. 2000. Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade. London: Sweet & Maxwell Ltd.

Finland International Chamber of Commerce www-sivut. Viitattu 2.10.2015. <http://www.icc.fi>

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2004. Tutki ja kirjoita. 10. osin. uud.p. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy

Jimenez, G. 1997. ICC Guide to Export-Import Basics. Paris: ICC Publishing S.A.

Laki24.fi www-sivut. Viitattu 14.10.2015. <http://www.laki24.fi>

Logistiikan maailman www-sivut. Viitattu 12.11.2015. <http://www.logistiikanmaailma.fi>

XXX, X. Haastattelu /opinnäytetyö / tuontitullaus. Vastaanottaja: Linda Tanner. Lähetetty 26.10.2015 klo 14.47. Viitattu 26.10.2015.

XXX, X. 2015. Euroports, Rauma. Henkilökohtainen tiedonanto 5.11.2015.

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: vienti ja tuonti. Tammertekniikka: Amk-Kustannus Oy

XXX, X. 2015. Kysymys tuontiin liittyen / apua opinnäytetyöhön. Vastaanottaja: Linda Tanner. Lähetetty 3. marraskuuta 2015 9:41. Viitattu 3.11.2015.

Räty, A. 2006. Incoterms, kauppatavat ja toimituslausekkeet. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys ry

Sandvik, B & Sisula-Tulokas L. 2013. Kansainvälinen kauppalaki. Viro: Meedia Zone Ou

Selin, E. 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Juva: WS Bookwell Oy

Sneck, T. 2002. Tullilainsäädäntö. Vantaa: Dark Oy

Suomen kuljetusopas www-sivut. Viitattu 10.11.2015. <http://www.kuljetusopas.com>

Taloussanomien www-sivut. Viitattu 1.11.2015. <http://www.taloussanomat.fi>

Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskuksen www-sivut. Viitattu 12.10.2015.
<http://www.tieke.fi>

Tullin www-sivut. Viitattu 6.11.2015. <http://www.tulli.fi>

XXX, X. & XXX, X. 2015. Rauman Tulli. Henkilökohtainen tiedonanto 21.10.2015.

Yrittäjien www-sivut. Viitattu 16.10.2015. <http://www.yrittajat.fi>

LIITE 1

Sähköpostilla lähetetyt haastattelukysymykset, joita tarkennettiin tarvittaessa

1. Mitä kaikkia asiakirjoja tuontitullauksessa tarvitaan?
2. Miten tuontitullausprosessi etenee?
3. Minkälaisia puutteita / virheitä asiakirjoista löytyy?
4. Minkälaisia ongelmia niistä aiheutuu?
5. Mistä asiakirjojen laatija voi saada apua virheiden korjaamiseen / niiltä välttymiseen?