



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Lili Tahko

TULLILAINSÄÄDÄNNÖN
MUUTOKSIEN VAIKUTUKSET
YRITYKSIEN TUONTIPROSESSIIN

Liiketalous ja matkailu

2016

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Lili Tahko
Opinnäytetyön nimi	Tullilainsäädännön muutoksien vaikutukset yritysten tuontiprosessiin
Vuosi	2016
Kieli	suomi
Sivumäärä	67+1 Liite
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Opinnäytetyö selvittää miten uudistuneen tullilainsäädännön muutos vaikuttaa tuontiprosessiin. Aihe on ajankohtainen, koska osaa lainsäädännön uudistuksista aloitettiin soveltamaan 1.5.2016. Tullilainsäädännön uudistukset ja muutokset määrittelee Unionin Customs Code. Näistä osa tuli voimaan opinnäytetyön tekemisen aikana. Tutkimus selvittää mitä vaikutuksia muutoksilla on Suomessa toimivien yritysten tuontiprosessiin ja miten yritysten tulisi valmistautua muutokseen.

Opinnäytetyö koostuu teoriasta ja empiirisestä tutkimuksesta. Teorian keskeisimmät käsitteet ovat kansainvälinen kauppa, tullaus, tullikoodeksi ja tullilainsäädäntö. Empiirisessä tutkimuksessa tutkitaan ilmiötä näiden käsitteiden avulla. Opinnäytetyö on kvalitatiivinen tutkimus ja aineistokeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua.

Teoria aukaisee opinnäytetyön tärkeimmät käsitteet. Rajaus tehtiin tuontiprosessiin, jossa tullaus on tärkeässä asemassa. Teorian aineistona oli kirjallisuus ja verkkolähteet. Teemahaastatteluiden kautta saatiin suoraan tietoa asiantunteilta ihmisiltä osaksi empiiristä tutkimusta. Haastateltavia oli kuusi ja kaikki toimivat yrityksissä, joissa tullaus on osana toimintaa.

Tutkimus osoitti tullilainsäädännön uudistuksen ajankohtaiseksi ja odotetuksi. Tutkimuksen kautta pystyttiin nostamaan esille tiettyjä asioita, jotka tulevat vaikuttamaan tullilainsäädännön muutoksen myötä tuontiprosessiin. Näitä ovat tietyt muutokset sekä uudet toimintamallit. Muutokset ovat merkittäviä tietyille toimijoille. Työn tuloksista voi myös todeta, että yritysten olisi hyvä käydä omat prosessit läpi mahdollisten uusien käytäntöjen hyödyntämiseksi ja etujen saamiseksi.

Avainsanat	kansainvälinen kauppa, tuontiprosessi, tullilainsäädäntö, muutos
------------	--

ABSTRACT

Author	Lili Tahko
Title	The Changes in the Customs Legislations and the Impacts on to the Import Process
Year	2016
Language	Finnish
Pages	67+1 Appendice
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

This final thesis investigated how the revised customs law will impact on to the import process. The subject of the study is current because parts of the new legislation will be applied from the first of May in 2016. The reforms of the customs legislation are defined by the Union Customs Code. Some of the reforms came into effect at the time when this final thesis work was done. The aim of this study was to investigate how the reforms impact the import process of the companies and how companies should prepare themselves for the reform.

The structure of the thesis consists of the theory and the empirical research. The core concepts of the theory are international business, customs and customs code. The empirical study investigated the phenomenon with these core concepts. The thesis is qualitative study and as the method to collect data was used theme interviews.

The theory opens with the main concepts of the study. The limitation was made to include only the import processes where customs has an important role. The material of the theory was collected from literature and various internet sources. The information was obtained through interviews directly from interviewees as part of the empirical study. The interviews were held with six people and all the interviewees were working in companies where customs clearance was a part of the company's operations.

From the results of the study it can be concluded that the reforms are current and expected. Based on the study certain things can be highlighted which will impact the import process through reforms in the customs legislation. These are certain changes that will be made into the legislation and new operating models. The changes are significant to certain operators. From the results it can also be stated that companies should go through their own processes so that they can take advantage of the new practices and receive the possible benefits.

Keywords international business, import process, customs law, change

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	5
1.1	Tutkimuskysymykset ja rajaukset.....	5
1.2	Tutkimuksen rakenne, tutkimusmenetelmä ja tavoite	6
2	KANSAINVÄLINEN KAUPPA.....	9
2.1	Kansainvälinen kauppa ja sen kehitys	9
2.2	Sisäkauppa ja ulkokauppa.....	10
2.3	Tuonti.....	11
2.4	Vienti.....	11
2.5	Ulkomaankauppaan liittyvät riskit.....	12
3	TUONTITULLAUS	14
3.1	Suomen Tulli.....	14
3.2	Tuontitullaus	15
3.2.1	Tulliselvitysmuodot	17
3.2.2	Tullimenettelyt.....	18
3.2.3	Luovutus vapaaseen liikkeeseen	19
3.3	Tullitariffi.....	20
3.3.1	Tullitariffinimikkeet.....	21
3.3.2	Tullausarvo	22
3.4	Tullietuuskohtelut	24
3.5	Sitova tariffitieto	25
3.6	AEO-toimija.....	26
4	EUROOPAN UNIONIN TULLIKOODEKSI	27
4.1	Euroopan Unionin tulliliitto ja tullilainsäädäntö.....	27
4.2	Euroopan Unionin tullikoodeksi, UCC.....	29
4.3	Muutoksia tuonnissa	30
4.3.1	Tietojen vaihto ja ilmoittaminen	30
4.3.2	Keskitetty tullaus ja itse tullaus	31
4.3.3	Tullausarvo	31

4.3.4	Sitova tariffitieto ja alkuperä	32
4.4	AEO-toimija.....	32
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS.....	34
5.1	Teoreettinen viitekehys.....	34
5.2	Tutkimusmenetelmät.....	35
5.3	Tutkimuksen suunnittelu.....	36
5.4	Teemahaastattelu.....	37
5.5	Haastateltavien esittely	38
6	TUTKIMUSTULOKSET	41
6.1	Tullilainsäädäntö.....	41
6.2	Muutokset tuonnissa	46
6.3	Uudistus käytännössä.....	50
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	52
7.1	Tutkimuksen luotettavuus.....	52
7.2	Keskeisimmät tulokset.....	53
7.3	Teoriakytkökset.....	58
7.4	Pohdinta	59
7.5	Arviointi.....	61
	LÄHTEET.....	62
	LIITTEET	

KUVIO-JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvia 1. Tutkimuksen tärkeimmät aihealueet	7
Kuvio 2. Tuontitullausprosessi (mukaillen Melin, 2011, 254.)	15
Kuvio 3. Kuinka nimikkeistöt muodostuvat (mukaille Tuvia, 2016)	21
Kuvio 4. Teemahaastattelun malli (mukaillen Kananen, 2015, 147)	36
Taulukko 1. Tuonnissa käytettävät tullimenettelyt (mukaillen Sneek, 2002, 46-47)	17
Taulukko 2. Tullausarvon mukainen tulli (Logistiikan maailma, 2016)	22
Taulukko 3. Arvonlisäveron peruste (Logistiikan maailma, 2016.)	23
Taulukko 4. Tutkimuksen haastateltavat	39
Taulukko 5. Tutkimuksessa nousseet tuontia koskevat muutokset	54

LIITELUETTELO**Liite 1.** Haastattelulomake

1 JOHDANTO

Opinnäytetyö tutkii Euroopan Unionin tullilainsäädäntömuutosta ja sen vaikutusta Suomessa toimivien yritysten tuontiprosessiin. Opinnäytetyön tekeminen alkoi ajankohtaisen aiheen etsimisellä ja tarkoituksena tuottaa uutta tietoa. Mielenkiinto heräsi siis heti muuttuvaa tullilainsäädäntöä kohtaan.

Suomessa toimivat yritykset joutuvat miettimään tuontitullausta uudelleen, koska tullilainsäädännön muutos tuo uudistuksia ja muutoksia tullin toimintoihin. Jokainen maahantuova yritys on väistämättä tekemisissä tullin kanssa. Opinnäytetyö selvittää mikä on tullikoodeksi, miten se liittyy kansainväliseen kauppaan ja mitä lainsäädännön muutos tarkoittaa Suomessa toimiville tuontiyrityksille.

Suomen kansallinen tullilainsäädäntö yhdessä Euroopan Unionin lainsäädännön kanssa muodostaa tullin toimivallan. Tuotaessa tavaraa kolmansista maista tai vie-täessä tavaraa niihin, sovelletaan tullilakia. Lakiin sisältyy sekä tulliverotus että tullivalvonta. (Tulli 2014 a; Finlex, 1994)

UCC eli Union Customs Code on Euroopan Parlamentin hyväksymä uusi tullikoodeksi. Se astui voimaan 1.11.2013 ja välttämättömiä säädöksiä aloitetaan soveltamaan 1.5.2016. UCC on osa Tullin nykyaikaistamista. Se on runko asetuksille, jotka sisältävät säännöt ja toimintamallit tulleissa Euroopan Unionissa. (Tulli 2015 a; European Commission, 2015)

1.1 Tutkimuskysymykset ja rajaukset

Euroopan Unionin tullikoodeksi on tärkeä osa kansainvälistä liiketoimintaa, jota noudatetaan esimerkiksi Tullissa, huolintayrityksissä sekä kansainvälistä kauppaa harjoittavissa yrityksissä. Tutkimuksen tärkeimmiksi aihealueiksi nousivat *kansainvälinen kauppa, tullaus* sekä *Euroopan Unionin tullikoodeksi*.

Tutkimusongelma opinnäytetyössä on tullikoodeksin ja lain uudistuksen kautta tulevat muutokset Suomessa toimivien yritysten tuontiprosessissa. Opinnäytetyön tarkoitus ja tavoite on tuottaa ajankohtaista tietoa tutkimuskysymyksiin.

Tutkimuskysymykset ovat:

- Miten tullilainsäädännön muutos vaikuttaa Suomessa toimiviin tuontiyrityksiin?
- Mitä etuja ja haittoja uudistus tuo erityisesti yritysten tuontiprosessiin?
- Miten yritysten tulisi valmistautua?

Tutkimuskysymyksiä kautta haluttiin selvittää muutoksen vaikutuksia yrityksiin eli tuleeko yritysten huomioida muutoksia toimintamalleissaan. Etujen ja haittojen kautta haluttiin tietoa voivatko yritykset hyötyä uusista käytännöistä tai muutoksista vai ovatko nämä vain haittoja toiminnassa. Viimeisen tutkimuskysymyksen kautta haluttiin tietää onko uudistus ajankohtainen ja miten yritysten tulisi valmistautua uuteen tullilainsäädäntöön.

Tullilainsäädäntö on laaja aihealue, joten tässä tutkimuksessa tuontiprosessi on työn rajauksena. Muutoksen vaikutukset on opinnäytetyössä huomioitu vain tuontiprosessin kannalta.

1.2 Tutkimuksen rakenne, tutkimusmenetelmä ja tavoite

Tämä tutkimuksen rakenne koostuu *seitsemästä* pääluvusta. Johdanto esittelee lukijalle opinnäytetyön aiheen. Teoria koostuu opinnäytetyön kolmesta tärkeimmästä aihealueesta eli kansainvälinen kauppa, tuontitullaus ja Euroopan Unionin tullikoodeksi. Empiirinen tutkimus koostuu tutkimustuloksista sekä johtopäätöksistä ja pohdinnasta.

Tutkimus käynnistyi tiedonhaulla. Teoriaosuus on tietoperustaa opinnäytetyön aiheesta ja tämä pohjautuu kirjallisuuteen sekä verkkolähteisiin. Teoria antaa pohjan tutkimustyölle, jossa pohditaan aiheeseen liittyviä käsitteitä.

Empiirisessä osuudessa havainnoidaan ongelmaa. Tutkimusstrategiaksi valikoitui heti työn alkaessa *kvalitatiivinen* eli laadullinen tutkimus. Opinnäytetyössä halutaan tutkia aihealuetta teemahaastatteluiden kautta ja saada suoraa tietoa ihmisiltä, mikä on ominaista kvalitatiiviselle tutkimukselle (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2008, 160).

Tutkimuksen rakenne on muovautunut paljon työn edetessä. Tullilainsäädäntö on laaja aihealue ja asettamalla siihen rajauksia, on työ onnistuttu saamaan oikean kokoiseksi. Juuri aihealueen laajuus tuotti työn alkupuolella ongelmia. Kuitenkin suunnitelma antoi joustoa ja sitä oli helppo muokata työn edetessä.

Opinnäytetyön aineistonkeruumenetelmäksi valikoitui *haastattelu*. Tätä kautta saa parhaiten ajankohtaista tietoa tullauksen asiantuntijoilta. Opinnäytetyön tutkimusongelman ajankohtaisuus vaikeutti tiedonhakua. Verkkolähteet lähteet sekä haastattelut tulivat siten tärkeimmiksi tietolähteiksi.

Haastattelu valikoitui tutkimusmenetelmäksi, koska sen kautta voidaan kerätä tietoa esimerkiksi mielipiteistä ja tutkimushetken ilmiöstä (Kananen, 2015, 143). Haastattelumuoto on *teemahaastattelu*, jonka kysymykset on muodostettu tutkimuksen teemoja mukaillen.

Tämä opinnäytetyö kertoo mitä tullilainsäädännön uudistus tuo tuontiprosessiin, sekä mitä haittoja ja etuja Suomeen tuontia harjoittavat yritykset kohtaavat uudistuksen myötä. Kuvio 1. esittää opinnäytetyön tärkeimmät aihealueet ja kuinka nämä ovat sidoksissa toisiinsa.

Motivaatio opinnäytetyön kirjoittamiseen tulee kiinnostuksesta kansainväliseen kauppaan. Yritykset, jotka harjoittavat liiketoimintaa yli Suomen rajojen, ovat väistämättä tekemisissä tullin kanssa. Tulli on iso ja tärkeä osa kansainvälistä liiketoimintaa. Tämän pohjalta heräsi kiinnostus kerätä enemmän tietoa tullilainsäädännöstä.



Kuvio 1. Kuvio esittää tutkimuksen tärkeimpiä aihealueita ja kuinka nämä ovat sidoksissa toisiinsa.

2 KANSAINVÄLINEN KAUPPA

Tässä luvussa kerrotaan mitä on kansainvälinen kauppa sekä sen suuret osa-alueet tuonti ja vienti. Tavarain tai palvelun siirtyessä valtiollisen tai muun vastaavan rajan yli, on kauppa kansainvälistä. Kansainvälinen kauppa eroaa kotimaisesta muun muassa kulttuurin ja arvojen sekä kysyntä- ja tarjontatilanteen kautta. Tämänlainen kaupankäynti vaatii sopeutumista toisenlaisiin olosuhteisiin. (Pasanen, 2005, 15-16)

2.1 Kansainvälinen kauppa ja sen kehitys

Kansainvälisessä kaupassa tavara tai palvelu vaihtaa omistajaa maiden välillä. Kaupankäynti eri maiden välillä mahdollistaa sellaisten tuotteiden tai palveluiden ostamisen, joita ei ole omassa maassa tarjolla. Kansainvälinen kauppa edistää maailman taloutta sekä mahdollistaa yrityksiä käyttämään paremmin resursseja niin työvoimassa, tietotekniikassa kuin pääomassa. (Investopedia 2015)

Kansainvälinen kauppa on koko ajan muuttuva prosessi ja se on muuttunut monisatakertaiseksi viimeisten sadan vuoden aikana. Kehityksen taustalla on monia tekijöitä kuten esimerkiksi teknologian raju kehitys, kauppapoliittiset muutokset sekä väestörakennetta ja kysyntää koskevat muutokset. (Pasanen 2005, 15)

Kansainvälinen kauppa on sopeutumista erilaisiin olosuhteisiin. Erot kotimaiseen kauppaan voi huomata toisenlaisissa pelisäännöissä ja tavoissa toimia, kulttuurien eroissa ja arvoissa sekä toisenlaisessa kysyntä- ja tarjontatilanteessa. (Pasanen 2005, 15)

Kansainvälisen kaupan harjoittaminen on koko ajan helpompaa kehittyneen tietotekniikan sekä parantuneen kuljetustekniikan ja logistiikan myötä. (Paasanen 2005, 15-16) Poliittiset päätöksenteot helpottavat myös osaltaan kansainvälistä kauppaa. Näin on syntynyt vapaakauppa-alueita kuten esimerkiksi Euroopan Unioni, Pohjois-Amerikassa North-America Free Trade Agreement sekä Kaukoidässä Association of South East Asian Nations. Vapaakauppasopimusten kautta vähennetään kaupan esteitä, luodaan vakaampi ja avoimempi mahdollisuus

kaupan käyntiin sekä tehdään sijoittamisesta helpompaa ja halvempaa. (International Trade Administration 2015)

2.2 Sisäkauppa ja ulkokauppa

Sisäkauppa eli yhteisökauppa tarkoittaa tavaroiden tai palveluiden myyntiä ja hankintaa Euroopan Unionin maiden välillä. Kaikki jäsenmaat ovat osa yhteisön tulliliittoa. Sisäkaupan myötä yhteisömaiden keskinäisessä kaupassa ei ole tulleja, alkuperäsäännöksiä eikä muita viranomaismuodollisuuksia sovelleta. Kaupankäynti on aivan kuin se tehtäisiin Suomessa Suomen rajojen sisällä. Sisämarkkinasääntöjä sovelletaan, kun kyseessä on yhteisötavaroiden kauppaa. (Logistiikan maailma 2015 a)

Yhteisömaiden välille on kaupankäynnin helpottamiseksi tehty vapaan liikkuvuuden periaate. Tämä tarkoittaa, että yhteisön piiriin kuuluvat tavarat, kuljetukset, rahoituspalvelut, pääoma, informaatio- ja audiovisuaaliset palvelut sekä ihmiset saavat liikkua vapaasti yhteisön alueella. Tavaroiden ja palveluiden valmistajien tulee tuntea Euroopan Unionin direktiivit, jotka ovat yhtenäiset kaikille yhteisömaissa. (Logistiikan maailma 2015 a)

Ulkokaupasta puhutaan, kun tavara kulkee yli Euroopan Unionin ulkorajojen. Tavarat tullessa Euroopan Unionin alueelle, se asetetaan tullimenettelyyn. Tätä kautta tavaraan kohdistetaan erilaisia valvonta- ja testaustoimia turvallisuus- ja terveyssyistä. Riippuen tavarasta, saatetaan siitä vaatia erityisdokumentteja sen saapuessa Euroopan Unionin alueelle, kuten alkuperätodistuksia ja tuontilupia. (Logistiikan maailma 2015 b)

Kaupankäynnissä kolmansien maiden kanssa sovelletaan yhteistä tullitariffia ja yhtenäistä kauppapolitiikkaa. Tavara, joka tuodaan Euroopan Unionin alueelle, voi mahdollisesti olla tullimaksuvelvollinen. Tässä tilanteessa käytetään yhteistä tullitariffia, josta tullimaksun suuruus selvitetään. (Logistiikan maailma 2015 b)

2.3 Tuonti

Tuontia ja vientiä säännellään tullilainsäädännöllä tulliverotuksellisten ja -valvonnallisten asioiden osalta. Tullilainsäädännössä puhutaan tuonnista ja viennistä, kun tavaraliikenne on Euroopan yhteisön ja sen ulkopuolisten maiden välillä. *Tuonti* ja *vienti* ovat siis tullilainsäädännön keskeisimpiä asioita. Näitä käsitteitä käytetään myös yhteisömaiden välisessä tavaraliikenteessä, vaikka yhteisömaiden välinen kauppa ei ole lähtökohtaisesti tullilainsäädännön sääntelemää aluetta. (Sneck 2002, 12)

Tuonti tarkoittaa tavaroiden maahantuontia. Tämänkaltaiseen toimintaan liittyen tulee huomioida lainsäädäntö sekä toimenpiteet, jotka tavaroiden maahantuonnista aiheutuu. *Tuontitullaus* on keskeinen asia kun tavara tuodaan yhteisön ulkopuolisista maista. Maahantuoduista tavaroista kannetaan tullit, arvonlisäverot sekä mahdolliset valmisteverot. Tullilainsäädännön tärkein tehtävä tuonnissa on huomioida, että tavaroista kannetaan tuontitullit sekä sovelletaan yhteisön kauppapoliittisia toimenpiteitä kuten rajoituskiintiöt. (Sneck 2002, 12-13)

Tuontia aloitettaessa täytyy kartoittaa tuonnin tarpeen tilanne. Yritys valitsee siis kannattavimman vaihtoehdon, eli ostaako yritys tuotteen ulkomailta vai valmistaa itse. Valmistelevana toimena tuonnissa on valmistajien ja tuotteiden etsintä. Yritys voi tuoda tuotteita maahan omissa nimissään. Apuna tuonnissa voi kuitenkin myös hyödyntää maahantuojaa, komissionääriä tai tuontiagenttia. (Pasanen 2011, 19)

Suomen tuonti oli vuonna 2015 ennakkotietojen mukaan 54 256 miljoonaa euroa. Tuonti vuonna 2014 oli 57 769 miljoonaa euroa eli tuonti on selkeästi laskenut. Suomeen tuoduista tavaroista 22,4% tuotiin Euroopan ulkopuolisista maista. (Tilastokeskus 2016; Tulli 2015 b)

2.4 Vienti

Vienti tarkoittaa tullilainsäädännöllisesti tavaroiden vientiä Euroopan yhteisön rajojen ulkopuolelle. Vientiä käynnistettäessä tulee selvittää yrityksen realistiset

mahdollisuudet vientitoimintaan. Näitä ovat yrityksen sisäiset sekä ulkoiset tekijät. Sisäisillä tarkoitetaan yrityksen toimintaan ja kilpailukykyyn vaikuttavia tekijöitä sekä yrityksen tavoitteita. Ulkopuolisilla tekijöillä tarkoitetaan ympäristötekijöitä eli muutokset ja trendit, jotka vaikuttavat yritykseen. (Pasanen 2011, 17)

Viennin muotoja on erilaisia. Tavallisimmat vientimuodot ovat *suora*, *epäsuora* ja *välitön vienti*. Suorassa viennissä yritys myy tavaran tai palvelun ulkomaille hyödyntäen kohdemaan myyntikanavia. Epäsuorassa viennissä hyödynnetään välikättä, joka on yleensä kotimainen. Välitön vienti tarkoittaa tavaran tai palvelun myyntiä suoraan lopulliselle ulkomaiselle asiakkaalle (Yrittäjät 2014)

Osaksi yrityksen kasvua tulee usein kansainvälistyminen. Tämä on hyvin luonnollinen tapa laajentaa toimintaa. Kansainvälistymisen paineet voivat johtua erilaisista asioista, kuten pienistä kotimaan markkinoista. Avoimet ja houkuttelevat kohdemarkkinat ovat usein luonnollisia viennin aloittamisen syitä. Vienti ei kuitenkaan aina ole viisasta, jos esimerkiksi tuote ei ole tarpeeksi kilpailukykyinen tai jos ei ole resursseja kouluttaa henkilökuntaa kansainvälisiin toimintoihin. (Melin 2011, 16)

Tullilainsäädännön tärkein tehtävä viennissä on valvonta. Valvonta kohdistuu esimerkiksi joidenkin erityisten tavararyhmien liikkumiseen noudattaen kansainvälisiä sopimusvelvoitteita. Tavararyhmät voivat esimerkiksi olla aseet tai uhanalaiset eläinlajit. (Sneck 2002, 13)

Suomen vienti oli vuonna 2015 ennakkotietojen mukaan 53 829 miljoonaa euroa. Vuoden 2014 vienti oli 57 769 miljoonaa euroa eli vienti laskenut tuonnin tapaan. (Tilastokeskus 2016)

2.5 Ulkomaankauppaan liittyvät riskit

Riskien ennakointi on avaintekijä kansainvälisessä kaupassa. Ennakoimalla riskiä yritys voi välttää niiden toteutumisen. Tiedonhaku ja ennakkovalmistautuminen ovat hyviä käytännön toimia. (Yrittäjät 2014)

Kansainvälisessä kaupassa riskejä kohdistuu jokaiseen kauppatahtuman vaiheeseen. Riskit voivat kohdistua maksuehtoon ja rahoitukseen, kuljetusetäisyyksiin, henkilöstöön, markkinoihin sekä sopimuksiin. Tämän kaltaisia riskejä voidaan ennakoida hyvillä sopimuksilla, jotta molemmat osapuolet tietävät oikeutensa ja velvollisuutensa. Suomalainen vientiyrittäjä voi kohdata kurssiriskin, jos valuuttana käytetään muuta kuin euroa. (Yrittäjät 2014)

Yrityksen aloittaessa kansainvälistymistään, tarvitsee se melko suuren määrän rahaa. Rahaa sitoutuu muun muassa kansainväliseen markkinointiin, jakelutien rakentamiseen, pitkiin maksuaikoihin sekä tiedonhankintaan. Kansainvälinen markkinointi jo itsessään sitoo melko paljon enemmän rahaa kuin kotimaan markkinointi. (Pasanen 2011, 17)

Usein yritysten kasvuhaluus tulee luonnollisesti. Kasvuhaluuteen voi vaikuttaa esimerkiksi pienet kotimaan markkinat, kuten Suomessa. Kansainvälistyminen voi tulla myös painetekijänä yritykselle esimerkiksi markkinoiden takia tai tarjouspyyntönä ostajan osoittaman kiinnostuksen kautta. Yritys voi kansainvälistyä myös halusta kehittää kilpailukykyä sekä osaamisen kehittämisestä tai parantamisesta. (Melin 2011, 16-17)

3 TUONTITULLAUS

Tässä luvussa kerrotaan mikä on Suomen Tulli ja tuontitullaus sekä kerrotaan yleisimpiä tuontitullaukseen liittyviä asioita ja käytäntöjä. Tavarán saapuessa kolmansista maista Euroopan Unionin alueelle, on se asetettava tullimenettelyyn. Tätä kautta voidaan tavararaan kohdistaa valvonta- ja testaustoimia. Näitä suoritetaan terveys- ja turvallisuussyistä. Tuontitavaroista voidaan vaatia myös dokumentteja kuten alkuperätodistus tai tuontilupa. Valvonta suoritetaan kauppapoliittisista tai muista poliittisista syistä. (Logistiikan maailma 2015 b)

3.1 Suomen Tulli

Suomen tullí on valtionvarainministeriön ohjaama, joka toimii osana Euroopan Unionin tullijärjestelmää. Tarkoitus on muun muassa edistää tavarakaupan sujuvuutta ja lainmukaisuutta sekä tilastoida ulkomaankauppa. Tulli myös valvoo ulkokaupassa tuonti- ja vientitavaroiden kulkua. Erityisen tärkeänä tämän viraston tarkoitus on edistää sisäistä turvallisuutta. Maahan tulevissa ja lähtevissä tavaravirroissa sekä tulliselvityksissä tulee noudattaa Euroopan Unionin ja kansallisen lainsäädännön vaatimuksia. (Tulli 2015 c; Tulli 2014 b)

Euroopan Unionilla on yhteinen tullijärjestelmä luomassa edellytyksiä taloudelliselle yhteistyölle. Suomen tullí on osa tätä. (Melin, 2011, 246) Tullin tarkoitus on edistää tavarakaupan sujuvuutta sekä kantaa oikein tavaroihin kohdistuvat tullit, verot ja maksut ulkomaankaupassa. Näiden lisäksi Tulli suojaa yhteistyössä Poliisin ja Rajavartiolaitoksen kanssa kuluttajaa ja ympäristöä. Tullin erityisosaaminen on verotuksessa sekä rikostorjunnassa rajat ylittävässä liikenteessä. (Tulli 2009 a)

Verotuksessa tullin piiriin kuuluu huolehtia valmiste- ja autoverotuksesta sekä maahantuonnin arvonlisäverosta. Tulli myös valvoo maasta tuotavia ja vietäviä tavaroita, ulkomaan liikennettä sekä huolehtii ulkomaankaupan tilastoinnista. Tilastoitava koostuu ulkomaankaupan arvosta, ulkomaankaupan kuljetuksista ja rajaliikenteestä. Nämä kuvaavat tavarakauppaa Suomen ja muiden Euroopan Unio-

nin jäsenmaiden välillä sekä Suomen ja kolmansien maiden välillä. (Tulli 2009 a; Tulli 2016 a)

Tulli kerää sisäkaupan tilastot *Intrastat-järjestelmällä*. Euroopan Unionin jäsenmaat ovat lain velvoittamina velvollisia keräämään sisäkaupan tilastoinnin. Kaikki sisäkauppaa harjoittavat yritykset, joiden tuonnin arvo on 550 000 tai viennin arvo on 500 000 euroa tai yli, ovat velvollisia ilmoittamaan tullille tilastotietoja. Kynnyksarvot ovat vuoden 2016 mukaisia. (Tulli 2016 a)

3.2 Tuontitullaus

Tullitoiminnassa tuonti on tavaran tuomista Euroopan ulkopuolisesta maasta yhteisön alueelle. Tämä velvoittaa tavaran tulliselvitystä ennen kuin sen saa myydä eteenpäin tai otetaan käyttöön. Tuodusta tavarasta täytyy kantaa verot sekä muita mahdollisissa maksuja, jotka määräytyvät tavaran tullinimikkeen, alkuperän ja tullausarvon perusteella. (Tulli 2016 b) Tämän alaluvun lopussa kuvio 2. esittää esimerkkinä tuontiprosessin, kun tavara tullataan vapaaseen liikkeeseen.

Tavaran saapuessa Euroopan yhteisön alueelle fyysisesti, aloitetaan tullilainsäädännön soveltaminen ja tavara siirtyy tullivalvontaan. Tavaran kuljettaja on tässä vaiheessa velvollinen kuljettamaan tavaran tulliin, jossa selvitys tapahtuu. Poikkeustapauksissa tavarat voidaan kuljettaa joko vapaa-alueelle tai vapaa-varastoon. (Sneck 2002, 23-24)

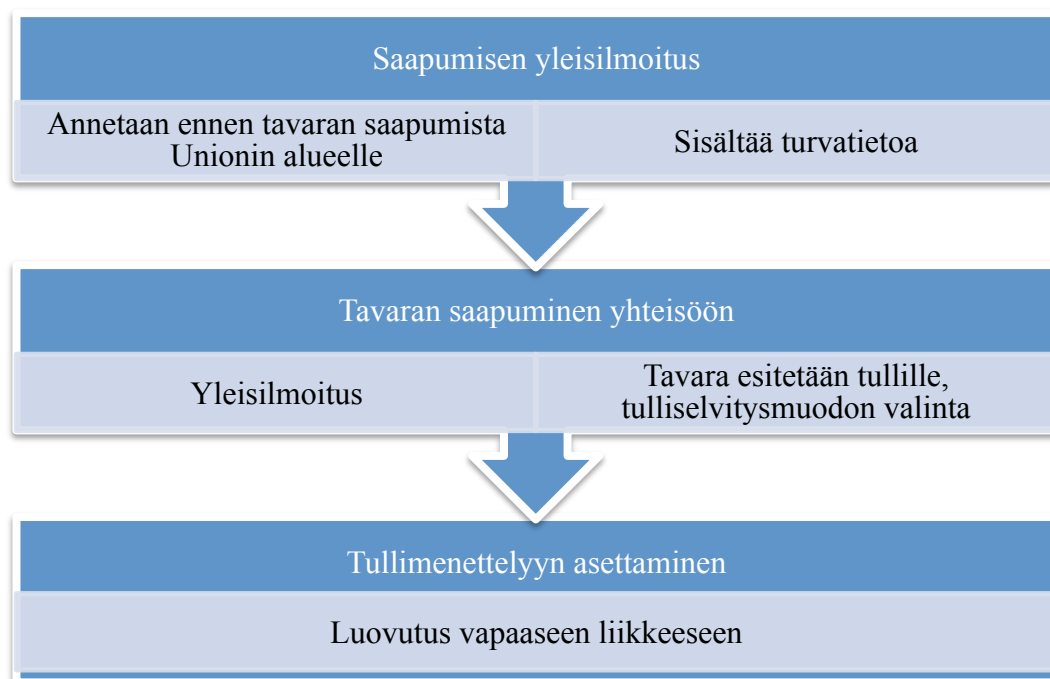
Tuontitavaraan voi kohdistua erilaisia tullimääräyksiä, kuten kiintiöt, lisensointi, tuontirajoitukset tai tuontikiellot. Tuontitavarassa voi olla myös mahdollisuus erilaisiin tullietuuksiin. (Logistiikanmaailma 2015 c) Tulliselvityksen yhteydessä on tavaralle ilmoitettava tavaranimike. Kaikille tuotaville ja vietäville tavaroille on omansa. Tuonnissa nimike sisältää 10 numeroa + mahdolliset 4-merkkiset lisäkoodit. (Tulli 2016 c)

Tuotavan tavaran tullausarvo perustuu ensisijaisesti tavaran kaupp-arvoon eli hintaan mitä siitä on maksettu tai on maksettava, kun se myydään Euroopan Unionin tullialueelle. Tavarasta on esitettävä kauppalasku tullauksen yhteydessä,

jotta tullausarvo osataan asettaa oikeaksi. Tullausarvoon lisätään tavaran kauppahinnan lisäksi muun muassa kuljetuskustannukset Euroopan Unionin saapumispaikkaan saakka. (Tulli 2009 b)

Tavaran tuoja voi heti maksaa verot tullattavasta tavarasta ja tehdä saapumistullissa tulliselvityksen. Vaihtoehtoisesti tuoja voi siirtää tavaran väliaikaiseen varastoon, tullivarastoon, vapaa-alueelle, vapaavarastoon tai passittaa tavarat tiettyyn tulliin tulliselvitettäväksi. Tätä kautta voidaan siirtää verojen ja tullin maksua. (Yrittäjät 2014)

Vakuudet ovat osana tiettyjä tulliselvitystilanteita ja velvoittavat tuojaa. Vakuudet ovat tehty turvaamaan Euroopan yhteisön saatavia. Tullilainsäädännölliset toimenpiteet saattavat sisältää vakuuden asettamisen toimenpiteen suorittamiseksi tai toiminnan harjoittamisen edellytykseksi. Vakuudet turvaavat tullivelan perimistä ja liittyvät tiettyihin tulliselvitystilanteisiin. (Sneck 2002, 166)



Kuvio 2. Tuontitullausprosessi, jossa tavara tullimenettelyn kautta asetetaan vapaaseen liikkeeseen. (Mukaillen Melin 2011, 254)

3.2.1 Tulliselvitysmuodot

Tulliselvitys on toimitus, joka kytkeytyy tuontiin ja vientiin. Lainsäädäntö yleisesti velvoittaa tulliselvityksen sekä sen, että tulliselvitysmuodon on oltava tilanteeseen soveltuva. Tavarahan saapuessa Euroopan Unionin alueelle kolmansista maista, on se automaattisesti tullivalvonnassa. Tavarat on esitettävä tullille konkreettisesti. Tulliviranomaiset tarkastavat tavarahan ja ottavat mahdollisesti niistä näytteitä. (Sneck 2002, 16; Pasanen 2005, 466)

Tullilainsäädännössä on nimetty kaikki selvitysmuodot ja siinä on säännelty niiden käyttö. Viennistä ja tuonnista seuraa aina velvollisuuksia ja tulliselvitysmuodot ovat tapoja huolehtia näistä. Tullilainsäädännön tarkoitus yleisesti on juuri velvoittaa tavara tulliselvitykseen. (Sneck 2002, 16)

Tulliselvitysmuoto osoitetaan tullikoodeksin perusteella. Selvitysmuotoja on viisi erilaista, joista voi osoittaa parhaimman mahdollisen; asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti yhteisön tullialueelta, hävittäminen tullivalvonnassa sekä valtiolle luovuttaminen. (Pasanen 2005, 466-467; Logistiikan maailma e, 2015)

Tavaroiden tullimenettelyyn asettaminen on merkittävin tulliselvitysmuoto. Tämä soveltuu sekä tuontiin ja vientiin. Tullimenettelyyn asettamisen voidaan sanoa muodostavan tullitoiminnan käytännön keskipisteen. Tullimenettelyjä on kahdeksan erilaista ja nämä aukaistaan paremmin tutkimuksen seuraavassa luvussa. (Sneck 2002, 17-18)

Tuontiin soveltuvat kaikki tulliselvitysmuodot. Jälleenviennissä tavara ei nimen mukaisesti jää Euroopan Unioniin. Hävittäminen ja valtiolle luovuttaminen voidaan käsittää tilanteet, joissa tuonti osoittautuu mahdottomaksi eli tavaraa ei voida luovuttaa vapaaseen liikkeeseen Euroopan Unionin alueelle tai tuonnissa kannettavat tullit tai tuontirajoitukset tekevät tuonnin taloudellisesti kannattamattomaksi. Tuonti voi osoittautua myös mahdottomaksi tuontirajoitusten myötä. (Sneck 2008, 12)

Vapaa-alueella tai vapaavarastossa säilytetään Euroopan Unionin ulkopuolelta tulleita tavaroita, jotka ovat tullaamattomia sekä yhteisötavaroita. Näihin tavaroihin ei sovelleta kauppapoliittisia toimenpiteitä kuten lisenssejä ja kiintiöt. Tätä tulliselvitysmuotoa hyödynnettäessä on oltava lupa tullipiiriltä. (Tulli 2009 c)

3.2.2 Tullimenettelyt

Tullimenettelyjen käyttämisen kautta voidaan muuttaa tavaroiden tullioikeudellista asemaa sekä vapauttaa tavarat tullivalvonnasta, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Tullimenettelyjä voi soveltaa tietynlaisiin tilanteisiin, ja nämä menettelyt ovat konkreettiset vaihtoehdot normaaliin tulliselvitystilanteeseen. (Sneck 2002, 45-46) Tuonnissa käytettävät tullimenettelyt on esitetty taulukossa 1.

Erilaisia tullimenettelyjä ovat luovutus vapaaseen liikkeeseen, passitus, sisäinen jalostus, tullivarastointi, väliaikainen maahantuonti, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus, väliaikainen maahantuonti, ulkoinen jalostus sekä vienti. Näistä voidaan valita tilanteeseen sopivin muoto. (Logistiikan maailma 2015 e)

Tullimenettelyt, joita voidaan hyödyntää tuonnissa:	
Luovutus vapaaseen liikkeeseen	Tarkoittaa tavaroiden saattamista normaaliin kulutukseen.
Passitusmenettelyt	Hyödyntäminen toimii tilanteissa, joissa halutaan kuljettaa tavaroita ilman tullausta tai tullaukseen tiettyyn paikkaan yhteisön alueella.
Väliaikaisen maahantuonnin menettelyä	Voidaan hyödyntää tilanteessa, jossa tavara asetetaan näytteille ja palautetaan takaisin Euroopan Unionin ulkopuolelle.
Sisäisen jalostuksen ja tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistuksen menettely	Voidaan hyödyntää, kun tavaraa käytetään esimerkiksi teollisessa tuotannossa raaka-aineina.
Ulkoinen jalostuksen menettely	Tarkoittaa vastaavaa menettelyä yllämainitulle, kun tavara viedään Euroopan Unionin ulkopuolelle.

Varastointimenettely	Voidaan hyödyntää, kun tullaamatonta tavaraa halutaan varastoida yhteisön alueella ilman tullimaksua.
----------------------	---

Taulukko 1. Kuvaa lyhyesti tullimenettelyjä, joita voidaan hyödyntää tuonnissa. (Sneck 2002, 46-47)

Tullimenettelyjä jaotellaan erilaisin perustein tullilainsäädännössä. Taloudellisesti vaikuttavia tullimenettelyjä ovat *tullivarastointi, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus, väliaikainen maahantuonti sekä ulkoinen jalostus*. Nämä tullimenettelyt vaativat ennakkoon haettua lupaa. Taloudellisesti vaikuttavia tullimenettelyjä kontrolloidaan ja rajoitetaan enemmän kuin muita tullimenettelyjä. Näiden kautta voidaan muun muassa minimoida tulleja sekä välttää kertaantumisia. Näiden tullimenettelyjen käyttö vaatii ennakkoon haettua lupaa. (Sneck 2002, 46-47)

Taloudellisesti vaikuttavien tullimenettelyjen jaottelun kautta voidaan ymmärtää luovutus vapaaseen liikkeeseen, vienti ja passitus tullimenettelyjen välttämättömäksi perustasoksi. Vaikka taloudellisesti vaikuttavat tullimenettelyt on nimetty erikseen, on kaikilla tullimenettelyillä taloudellisia vaikutuksia. (Sneck 2002, 47)

3.2.3 Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Tässä luvussa käsitellään luovutus vapaaseen liikkeeseen. Tämä on tullimenettelyistä yleisin, jonka vuoksi kerrotaan myös parhaiten. Luovutus vapaaseen liikkeeseen on myös esimerkkinä tietyn tulliselvitysmuodon käytöstä laajemmin.

Tullimenettelyistä yleisin on luovutus vapaaseen liikkeeseen eli normaali tavarantullaus. Tavara saa siis yhteisötavaran tullioikeudellisen aseman ja se voi liikkua yhteisön tullialueella vapaasti. Tavarantullaus vapaaseen liikkeeseen pitää siitä kantaa tullit, verot sekä siihen pitää huomioida kauppapoliittisia toimenpiteitä kuten tuonnin määrälliset rajoitukset. (Pasanen 2005, 469)

Tavara on tullattava vapaaseen liikkeeseen, jos se jää tullialueelle lopullisesti kulutettavaksi tai käytettäväksi. Tavarantullaus vapaaseen liikkeeseen, voi tavarantullaus haltija päättää tullataanko tavara vapaaseen liikkeeseen heti vai jonkin muun

tullimenettelyn kautta, kuten esimerkiksi varastoinnin tai väliaikaisen tullittomuuden päätyttyä. Asianomaiset henkilöt osoittavat tulli-ilmoituksen kautta tullimenettelyt sekä ilmoittavat tiedot, jotka kyseinen menettely vaatii. Tulli määrää ilmoituksen muodon. (Finlex 2016)

Tavaran haltijaan kohdistuu velvoitteita, kun tavara tullataan vapaaseen liikkeeseen. Velvollisuuksia ovat tavarailmoituksen sekä liiteasiakirjojen kuten esimerkiksi tuontilisenssin sekä alkuperätodistuksen jättäminen sekä tuontitullien ja verojen maksaminen. Tullien ja verojen maksamista voidaan kuitenkin lykätä tietyin ehdoin. (Finlex 2016)

Tulliviranomaisten on luovutettava tavara heti vapaaseen liikkeeseen, kun he ovat todenneet ettei tavaran tuonnissa ei ole havaittu tai ei ole havaittavissa rikkomuksia. (Finlex 2016)

3.3 Tullitariffi

Euroopan Yhteisön perustana on tulliliitto. Tulliliiton myötä on tehty yhteinen tullitariffi, jota sovelletaan käytäessä kauppaa kolmansien maiden kanssa. Tullitariffi on kokonaisuus, jonka perusteella tullien määrä ratkaistaan. Tullit, joita kannetaan Euroopan yhteisön alueelle tuotaessa tai vietäessä on perustuttava Euroopan Unionin tullitariffiin. (Sneck 2002, 191)

Tullitariffinimikkeistö on tavaraluokitusjärjestelmä, joka pitää sisällään kaiken kauppatavaran. Tavarat jaetaan ryhmiin ja nimikkeisiin, jotka voivat olla myös pää- ja alanimikkeissä. Kannettava tulli ilmoitetaan aina nimikkeen kohdalla. (Taloussanomien 2015)

Tullitariffi pitää sisällään tullinimikkeistöt sekä tiedot tullimaksujen määristä. Euroopan Unionin mailla voi olla myös kansallisia tariffeja. Tullitariffi on jokaisessa Euroopan Unionin maassa kuitenkin pääosin sama. Tariffit ovat saatavilla sähköisessä muodossa, jotta jokaisella on mahdollisuus saada ne ajantasaisena. (Melin 2011, 252-253)

3.3.1 Tullitariffinimikkeet

Tullitariffinimikkeitä käytetään pohjana tavaroiden tulliverotukselle ja kauppatilastojen laatimiselle. (Melin, 2011, 253) Ne ovat myös perustana tullitariffin soveltamiselle. Tullitariffinimike on nimikkeistöstä ilmenevä numerosarja eli koodi. Nimikkeistöjä on kolme erilaista; *HS*-, *CN*- sekä *TARIC*-nimikkeistö, joita käytetään eri tilanteesta riippuen. 6-10 numeroinen tullitariffinimike löytyy kaikelle tavaralle. (Sneck 2002, 193; Tulli 2009 d)

Erilaisia tavaranimikkeitä käytetään tulliselvitettävään tavaraan. Kaikille tavaroille on tavaranimike ja ilman tätä nimikettä ei tavaraa voida tullata. Nimikkeet on luokiteltu numerokodeiksi ja kaikelle maailman kauppatavaralle löytyy oma nimike. Tämä numerokodeksi on kuin yhteinen kieli ulkomaankaupalle. Lähes kaikki tullilaitokset edellyttävät käyttämään näitä numerokodeja. (Tulli 2013) Näiden nimikkeiden käytöstä on tehty tutkimukseen kuvio 3. tämän alaluvun loppuun. Kuvio esittää kuinka tavaranimikkeet muodostuvat.

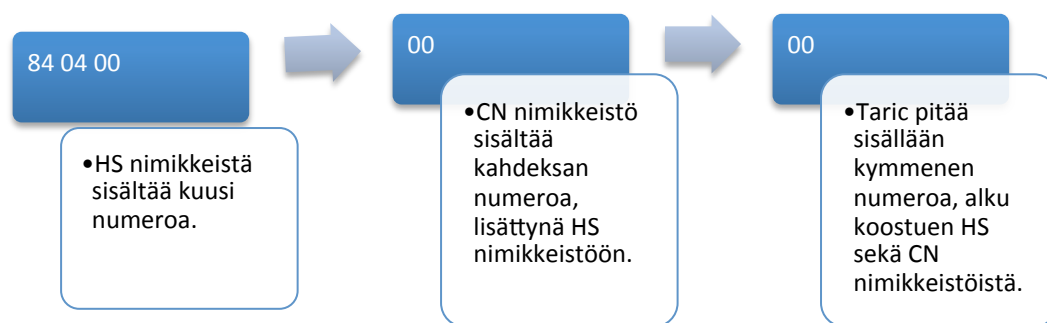
Tuoja on vastuussa oikean nimikkeen käytöstä, koska tämä nimike määrittelee oikeansuuruiset tullit, verot ja muut maksut. Nimike määrittelee myös oikeat määräykset kauppatavaraa kohden. (Tulli 2013)

Euroopan Yhteisön nimikkeistö pohjautuu HS-nimikkeistöön. HS-nimikkeistö pitää sisällään yleiset periaatteet koskien tavaroiden luokittelua eri tariffinimikkeisiin. (Sneck 2002, 194) Harmonisoidun järjestelmän nimikkeistö eli HS-nimikkeistö on kansainvälinen kauppatavaroiden tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmä. Tämä on maailman tullijärjestön, *World Custom organization* WCO, julkaisema. (Tulli 2009 d)

Tariffi- ja tilastonimikkeistö *Combined Nonmeclature*, lyhennettynä CN-nimikkeistö, on sisäkaupan tilastoilmoituksia ja vientiä varten. CN-nimikkeistö on Euroopan Unionin yhteinen tullinimikkeistö ja tavaroiden luokitusjärjestelmä, joka ilmoittaa myös tavaroiden tariffin. CN-nimikkeistö perustuu HS-nimikkeistöön. CN-nimikkeistö mahdollistaa yksityiskohtaisemman erittelyn koodauksissa, tavaroiden kuvauksissa sekä luokitteluperusteissa. (Melin 2011, 253; Sneck 2002, 194)

TARIC-nimikkeistöä käytetään, kun kyseessä on tuontia Euroopan Unionin ulkopuolelta. TARIC-nimikkeistö pitää sisällään muun muassa yhdistetyn nimikkeistön määräykset ja tullit, erilaisia etuustulleja, polkumyyntitullit, erilaisia tuontiin ja vientiin liittyviä Euroopan Unionin rajoituksia, määräyksiä sekä kieltoja ja alaviitteet. (Tulli 2009 d)

TARIC pohjautuu CN-nimikkeistöön ja on näistä järjestelmistä yksityiskohtaisin. TARIC-tariffinimike määrää oikein luokiteltuna tullien kannossa sovellettavan tulliveroprosentin. Tavaranto muoto on ratkaisevin tavaraa luokiteltaessa oikeaan nimikkeeseen. Tärkeitä vaikuttavia asioita ovat tavaroiden materiaali, jalostusaste ja käyttötarkoitus. (Sneck 2002, 194-195)



Kuvio 3. Kuinka nimikkeistöt muodostuvat (mukaillen Tuvia 2016).

3.3.2 Tullausarvo

Tulli ja arvonlisävero ovat tavallisimmat maksut maahantuonnin yhteydessä. Tulli muodostuu kokonaisuudessaan tavaranto tullausarvosta ja siitä mihin tullitariffinimikkeeseen tavara luokitellaan. Tulli lasketaan prosenttimääränä tullausarvosta ja prosenttimäärän määrittelee tavaranto tullitariffinimike. (Tulli 2014 c) Taulukko 2. ja taulukko 3. esittävät tässä luvussa tullausarvon mukaisen tullin ja arvonlisäperusteisen tullin muodostumisen.

Kauppa-arvon mukaista tullausarvoa käytetään ensisijaisesti tullausarvoa määriteltäessä sekä aina tilanteissa, joissa täyttyvät edellytykset sen käyttöön. Muissa

tapauksissa sovelletaan toissijaista tulla-arvoperustetta. Tulla-arvon määrittämisestä kuitenkin valtaosa tehdään kauppaa-arvon perusteella. Kauppaa-lasku on siis tärkeä osa tullausta ja se sisältää tietoa tavaran kauppaa-hinnan lisäksi toimitusehdoista. (Sneck 2002, 199; Tulli 2009 b)

Kauppaa-arvoa käytettäessä tulla-arvon määrittämiseen, on siihen lisättävä erilaisia eriä kuten esimerkiksi rojalit ja lisenssit, jos ne eivät jo sisälly hintaan. Tavara on tuotava Euroopan Unioniin kaupan perusteella ja tarkoitus on saattaa tavara lopullisesti Euroopan Unionin markkinoille. Tavarointa ei voida käsitellä tai jalostaa kaupan jälkeen. Kauppaa-arvoa ei pystyisi tämänkaltaisissa tapauksissa enää käyttämään tulla-arvon perusteena. Tavaroin nimikkeen ja arvon on siis pysyttävä samana kaupan teon jälkeen, jotta ne voidaan asettaa vapaaseen liikkeeseen. (Tulli 2015 d)

Toissijaisia arvonmäärittäyksiä on viisi erilaista. Kauppaa-arvoa voidaan rinnastaa samanlaisen tai samankaltaisen tavaran kauppaa-arvoon. Näiden lisäksi on mahdollisuus selvittää tulla-arvo laskujohtoisella eli deduktiivisella menetelmällä, laskennallisella arvolla tai sovellettavalla tulla-arvolla. Näitä arvonmäärittäyksiä käytetään vain tapauksissa, joissa ei kauppaa-arvoa voida käyttää määrittämiseen. (Tulli 2008)

Kauppaa-arvo	Ulkomaiset huolintakulut	Rahtikulut EU:n rajalle	Tavaravakuutus	Summa, josta kannetaan tulli
100.000€	2.000€	5.000€	321€	107.321€

Taulukko 2. Esimerkki tulla-arvon mukaisesta tullista (mukaiillen Logistiikan maailma 2016 f).

Kauppaa-arvo	Ulkomaiset huolintakulut	Rahtikulut EU:n rajalle	Rahtikulut Rotterdam – Rovaniemi	Summa, josta alv 24 % maksetaan
100.000€	2.000€	5.000€	3.000€	
Tavaravakuutus	Terminaalikulut	Huolintapalkkio	Kannettava	

	Suomessa		tulli	121.554 €
327€	600€	300€	10.327€	

Taulukko 3. Esimerkki arvonlisäveron perusteista (Logistiikan maailma 2016 f).

3.4 Tullietuuskohtelut

Tullietuuskohtelussa kolmansista maista tuotavasta tavarasta kannetaan yleistä alhaisempaa tullia. Tuotteiden alkuperä osoitetaan alkuperäselvityksellä. Tavarasta voidaan myös olla kantamatta tullia lainkaan. Tullietuuksia voi saada eri tavoin; tullietuus alkuperän perusteella, tullietuusjärjestelmä kehitysmaille, Euro-, Väli-meri-sopimusverkosto, tariffikiintiöt tai tullisuspensiot (Pasanen 2012, 110; Tulli 2016 d)

Tullietuudet annetaan tavarakaupassa vain toisen osapuolen alkuperää oleville tavaroille. Jotta tullietuuksia voidaan hyödyntää, on mailla oltava vastavuoroinen vapaakauppa- tai muu tullietuussopimus. (Tulli 2015 e)

Alkuperän kautta haettaessa alhaisempaa tullia tai tullin poistoa on sitä itse haettava. Tätä sanotaan preferenssikohteluksi. Etuuskohtelun saaminen edellyttää tiettyjä asioita. Tuotteen on kuuluttava tiettyyn tuotekatteeseen ja tavarana on oltava sopimusmaan alkuperätuote. Tavaraa edellyttää niin sanottu suoran kuljetuksen edellytys eli tavara on tuotava suoraan Euroopan Unioniin. Alkuperä tulee osoittaa alkuperäselvityksellä eli Form A- tai EUR.1-todistuksella. Viejän ilmoitus voidaan sisällyttää myös kauppalaskuun, jolloin tuotteen alkuperä voidaan osoittaa tällä. (Tulli 2016 d)

Euroopan Unionilla on yleinen tullietuusjärjestelmä, *Generalised System of Preferences* GSP, jolla myönnetään kehitysmailla tullietuja yksipuolisesti. Tullietuusjärjestelmällä halutaan edistää kehitysmaiden integroitumista maailmankauppana. Talouskasvun edistäminen ja köyhyyden vähentäminen ovat sen tärkeimmät tavoitteet. (Ulkoasiainministeriö 2013)

Järjestelmän pääpiirteinä on myöntää tullit joko täysin vapaaksi tai se voi mahdollistaa tullialennuksia. Järjestelmän kautta voidaan osoittaa joko yleinen GSP-

kohtelu, kestävän kehityksen ja hyvän hallinnon erityinen kannustusmenettely eli GSP+ tai vähiten kehittyneiden maiden erityinen menettely eli *Least Developed Countries*, LDC. (Ulkoasiainministeriö 2013)

Kannustusjärjestelmään kuuluvan maan pitää täyttää erityisiä ehtoja. Näitä voivat olla GPS+ maille esimerkiksi ihmisoikeussopimukset sekä korruptionvastaisuus. Edunsaajamaiden täytyy myös täyttää kriteerit, jotka täyttyvät heikommassa asemassa olevalle maalle. (Ulkoasiainministeriö 2013)

Tullietuuden voi myös saada tariffikiintiön kautta eli silloin kun tavara on sellaista, että sitä ei saa Euroopan Unionin alueelta tai tuotanto ei riitä. Tariffikiintiön kautta haettava tullittomuus vaatii myös pyynnön tullilta, joka tehdään SAD-lomakkeella. (Tulli 2016 e)

Tullisuspension kautta voidaan taas hakea alhaisempaa tullia tai tullittomuutta raaka-aineille ja puolivalmisteille, joita käytetään teollisessa valmistuksessa sekä joillekin laitteille. Tätä tullietuuskohtelua voivat hakea kaikki toimijat Euroopan Unionin maissa. (Tulli 2016 f)

3.5 Sitova tariffitieto

Tavaraan sovellettavasta nimikkeestä annetaan kirjallinen päätös, jota kutsutaan sitovaksi tariffiksi, *Binding Tariff Information*. Tuonnin tai viennin ollessa tosiasiallisesti suunniteltua Euroopan Unioniin tai Euroopan Unionin ulkopuolelle, voidaan sitovaa tariffitietoa pyytää. Päätös on voimassa koko Euroopan Unionin tullialueella ja se sitoo tulliviranomaisia. (Tulli 2014 d)

Sitovaa tariffitietoa käytetään, kun tullinimike on tulkinnallinen ja siihen on ve-
rintressi. Tavaroiden tariffoinnista haetaan Tullilta sitovaa ennakkopäätöstä ja hakemus on tehtävä siihen jäsenvaltioon johon hakija on sijoittunut tai jäsenvaltioon jossa tariffointia sovelletaan. (Pasanen 2005, 471)

Päätös sitovaan tariffitietoon on maksuton. Voimassaoloaika alkaa sitovan tariffitiedon antamispäivästä.. Tätä ei voi soveltaa jo tapahtuneeseen tuontiin tai vientiin. (Tulli 2014 d)

3.6 AEO-toimija

AEO-toimija tarkoittaa yritystä, joka on saanut Tullin turvallisuustodistuksen. AEO eli *Authorised Economic Operator* hankkeen tavoitteena on edistää toimintusketjujen turvallisuutta kansainvälisesti. Hanke on maailmanlaajuinen. AEO-aseman on luonut *World Customs Organization*, ensimmäiset AEO-todistukset myönnettiin vuonna 2008. (Tulli 2016 g)

AEO-toimijaksi voi hakeutua yritys, joka käsittelee tullivalvonnan alaista tavaraa ja tullivalvontaan liittyviä asiakirjoja sekä tietoja. AEO-toimijan tulee olla sijoittunut yhteisöön lukuun ottamatta lentoyhtiöitä ja varustamoja. Toimijoita voivat olla muun muassa huolintaliikkeet, tuojat tai tulliasioitsijat. (Tulli 2016 g)

AEO-toimijana on kolme eri asemaa mihin voi hakeutua; AEOC eli yksinkertaiset tullimenettelyt, AEOS eli vaarattomuus ja turvallisuus sekä AEOF eli AEO-asema jossa on yksinkertaistetut menettelyt, turvallisuus sekä vaarattomuus. Kuitenkin on hyvä huomioida, että yksinkertaistettuja tullimenettelyjä voi myös saada ilman AEO-todistusta. AEO-toimijalla on selkeä imagoetu, koska esimerkiksi huolintaliikkeiden asiakkaat haluavat tehdä yhteistyötä AEO-turvavarmennettujen yritysten kanssa. (Logistiikan maailma 2015 g)

Todellinen hyöty AEO-toimijana on nimenomaan AEOS tai AEOF -asema, koska turva- ja vaarattomuusosion kautta huomioidaan muun muassa tavarankäsittelyn kulku. Turvattavan tavaran käsittely ja kulku hoidetaan niin, ettei ulkopuoliset pääse käsiksi tavaraan. Tämän osion kautta huomioidaan myös asiakirjoihin pääsyn estäminen, ohjeet onnettomuustilanteille sekä sopimukset alihankkijoiden kanssa turvallisuustason noudattamisesta sekä salassapitovelvollisuudesta. (Logistiikan maailma 2015 g)

4 EUROOPAN UNIONIN TULLIKOO- DEKSI

Tässä luvussa kerrotaan Euroopan Unionin tullikoodeksista ja lainsäädännöstä. Luvussa kerrotaan myös merkittävimmistä tuontiprosessiin liittyvistä asioista, jotka tulevat muuttumaan *Union Customs Code*-tullikoodeksin myötä. Tullimenettelyt muuttuivat Suomen tultua Euroopan Unionin jäseneksi vuonna 1995. Tämän myötä myös ulkomaankaupan menettelyt muuttuivat monessa suhteessa. Euroopan Unionin tulliliitto on perustettu vuonna 1968. (Melin 2011, 246; EUR-Lex 2015)

4.1 Euroopan Unionin tulliliitto ja tullilainsäädäntö

Euroopan Unionin tulliliitto on yksi maailman suurimmista kaupan alan yhteenliittymistä. Se on siis kaupan jättiläinen. Tulliliiton tarkoitus on suojella kansalaisia, tukea yritysten menestymistä ja edistää kaupankäyntiä Euroopan Unionissa. Tämä edellyttää saumatonta toimintaa ja hyvää palvelua tulliliitolta. (Euroopan komissio 2014)

Tulliliittojen tarkoitus on saattaa tuotteet vapaaseen liikkuvuuteen sopimuksen tehneille alueille. Tavarain tai palvelun lähtiessä tullialueelta tai sinne saapuviin sovelletaan yhteisön tullilainsäädäntöä. Tulliliittojen myötä voidaan sopia liiketoimintaa helpottavia ratkaisuja. Tavarain ollessa tullioikeudelliselta asemaltaan yhteisötavara Euroopan Unionissa, ei siihen sovelleta tullimuodollisuuksia. (Pasanen 2005, 461)

Tullit ovat käytännön toiminnasta vastaavia Euroopan Unionin tulliliitossa. Tulli-valvonta suoritetaan satamissa, lentokentillä ja maanrajanylityspaikoilla. Yrityksille, jotka harjoittavat kansainvälistä kauppaa, tarkoittaa tämä yhteisiä ja yhdenmukaisia menettelyjä tullissa. (Euroopan komissio 2014)

Tullilainsäädäntö on pääsääntöisesti yhteinen Euroopan Unionissa ja sitä sovelletaan sieltä lähteviin ja sinne saapuviin sekä tullialueella liikkuviin tavaroihin. (Pasanen 2005, 462) Lait ja säännökset, joista tullilainsäädäntö pääosin koostuu;

- Euroopan neuvoston asetus yhteisön tullikoodeksista eli Union Customs Code
- Euroopan neuvoston asettama soveltamisasetus
- Tullilaki ja tulliasetus Suomessa
- Euroopan Unionin kauppasopimukset sekä tullikohtelua koskevat säännökset
- Asetus tariffi- ja tilastonimikkeistä ja yhteisestä tullitariffista (Pasanen 2005, 462)

Tullikoodeksia sovelletaan myös tavaraan, joka ei ole tullioikeudelliselta asemaltaan vapaaseen liikkeeseen asetettu. Kaikkiin tavaroihin, joita kuljetetaan tullirajan yli, tulee soveltaa tullilainsäädäntöä. (Sneck 2002, 8-10)

Tullilainsäädäntö on tulkinnanvarainen, joten jokaisen maan viranomaiset tai tuomioistuin voi tulkita sitä eri tavoin. Yhteisön lainsäädäntöä täydennetään myös kansallisilla sääntelyillä, jonka myötä mailla on erilaisia käytäntöjä. Erityislaatuiseksi tullilainsäädännön soveltamis- ja sääntely-ympäristöstä tekee tullialue, johon kuuluu monia eri maita. Tavallisesti lainsäädäntö laaditaan vain yhden maan näkökulmasta. (Sneck 2002, 4-5)

Tulliliiton voi perustaa maat, kun heillä on tarvetta ja halua ryhtyä yhdessä soveltamaan samoja maksuja ja tuontitulleja tavaroihin, jotka ovat tuotu muualta maailmasta. Samaan aikaan myös tullimaksuista luovutaan. Tullin läpäistyään tavarat voivat siis liikkua vapaasti tulliliiton alueella. Tulliliittoja tai vastaavanlaisia on muuallakin kuin Euroopan Unionissa. Esimeriksi Mercosur on Etelä-Amerikassa oleva talousalue, joka edistää vapaata kauppaa. (Euroopan komissio 2014; Council on foreign relations 2012)

Tulliliitto ja vapaakauppasopimus ovat samantyyllisiä, mutta eroavat toisistaan. Yleisesti ottaen tulliliitossa sovitaan yhteisistä tullimaksuista. Tullimaksuja sovel-

letaan tavaroihin, jotka tulevat muista maista. Vapaakauppasopimuksessa poistetaan vain tullimaksut maiden väliltä, jotka ovat sopimuksen allekirjoittaneet. (Euroopan komissio 2014)

4.2 Euroopan Unionin tullikoodeksi, UCC

Tullikoodeksi on Euroopan Unionin tullitoiminnan perusta. Euroopan parlamentti ja Euroopan neuvosto ovat vastuussa tästä. Koodeksin täytäntöönpanomenettelyjä seurataan uusien prosessien ja uusien haasteiden myötä. Näistä Euroopan komissio vastaa yhdessä kansallisten tulliviranomaisten kanssa. (Euroopan komissio 2014)

Tullikoodeksiin on koottu koko tullilainsäädäntö, jota sovelletaan Euroopan yhteisön kaupassa. Siinä määritellään keskeiset peruskäsitteet ja vahvistetaan soveltamisala tullilainsäädäntöön. Yhteisön tullikoodeksi on tehty vuonna 1992 ja soveltaminen aloitettiin 1. tammikuuta 1994. (EUR-Lex 2007)

Union Customs Code eli lyhennettynä UCC on uudelleen laadittu tullikoodeksi. Tämä on hyväksytty vuoden 2013 marraskuussa ja sen soveltaminen aloitettiin vuoden 2016 toukokuussa. (Valtionvarainministeriö 2015)

UCC:n kautta tulee huomattavia muutoksia tullin tulliselvitysprosessissa ja tietojärjestelmissä. (Valtionvarainministeriö 2015)

”Muutoksia aiheutuu rahavirtaprosesseihin ja -järjestelmiin, riskianalyyysiin, asiakasrajapintaan, tilastointiin, raportointiin ja tietovarastointiin, perusrekistereihin kuten asiakas- ja toimipaikkarekisteri, valvontajärjestelmiin, verotukseen, tiedonsiirtoon komission, muiden viranomaisten ja Tullin välillä” (Valtionvarainministeriö 2015).

Vaikka UCC:n soveltaminen alkaa alkuvuodesta 2016, ei kaikkia säännöksiä vaadita aloitettavaksi silloin. Tästä esimerkkinä sähköiseen toimintaympäristöön siirtyminen tulee tapahtumaan vaiheittain. Tämän toimintaympäristön tulee olla käytössä viimeistään vuonna 2020. UCC edellyttää kaikkia yhteisön maita toteuttamaan tullausprosessien ja -järjestelmien uudistuksen sekä sähköistämään koko-

naan e-Tullipäättöksen. Valtionvarainministeriö on perustanut UTU-hankkeen Suomen tullin uudistuksen tueksi. (Tulli 2015 f; Valtionvarainministeriö 2015)

Lainsäädännön uudistus tulee koskemaan kansainvälisen kaupan eri osa-alueita eli liiketoimintaa johon sisältyy vientiä ja/ tai tuontia. Käytännössä näitä muutoksia täytyy seurata itse. Eri osa-alueen yritykset voivat olla esimerkiksi logistiikka-alan toimijat, huolintayritykset sekä tulliasiantuntijat. (Descartes 2016)

4.3 Muutoksia tuonnissa

Tuonnin kannalta lainsäädännön muutokset astuvat vain osittain voimaan 1.5.2016. Kokonaisuudessaan siirtymäaika on aina vuoteen 2020 asti. Siirtymä tapahtuu vaiheittain. (Tulli 2016 h) Delegoitu asetus julkaistiin vuoden 2015 joulukuussa. Tariffitietojen voimassaolo, tullimenettelyt, tullausarvon määrittäminen sekä tarkennukset yleisen alkuperän määrittämiseen ovat osa merkittävimpiä uudistuksia. (PricewaterhouseCoopersOy, 2015)

Tullimenettelyt tulevat uudistumaan tullikoodeksin myötä virtaviivaisemmiksi ja niissä tehdään uudelleen ryhmitys. Yritysten tulisi arvioida, kuinka muutos tulee vaikuttamaan heidän toimintaansa. Uudistuksen yhteydessä tulisi myös huomioida yrityksessä sisäisesti vaadittava pätevyys Union Custom Code-tullikoodeksin käyttöön siirtymisessä. Siirtyminen voi vaatia asiantuntemusta ulkoiselta taholta. Myös sähköisen toimintaympäristön omaksuminen voi vaatia lisätoimenpiteitä. (KMPG 2016; Descartes 2016)

4.3.1 Tietojen vaihto ja ilmoittaminen

Tuonnin yksi suurimmista muutoksista tulee tapahtumaan tulli-ilmoittamisessa. Kaikki tulli-ilmoitukset tulee ilmoittaa tulevaisuudessa sähköisesti. Siirtymäaika on aina vuoteen 2020 asti. Tämä uudistus on tullilainsäädännön perusajatuksena. (Tulli 2016 h; Suomen tilintarkastajat 2015)

Sähköinen tietojenvaihto tulee vaatimaan muutoksia Tullin sekä yritysten tietojärjestelmiin. Lupahakemukset, tulli-ilmoitukset sekä muut tiedot tullaan tulevaisuudessa toimittamaan Tullille sähköisessä muodossa. Osa järjestelmistä tulee muut-

tumaan Euroopan Unionin laajuisiksi järjestelmiksi. Tällä hetkellä kansalliset vaatimukset ovat tietojärjestelmien perusta. (KMPG 2016)

1.5.2016 unioniaseman osoittamisen raja kauppalaskulla tai rahtikirjalla tulee nousemaan. Toukokuussa 2016 enintään 15 000 euron arvoisten tavaroiden kohdalla voidaan unioniasema osoittaa yllä mainitulla tavalla, kun aikaisemmin raja on ollut 10 000 euron arvoisista tavaroista. (Tulli 2016 i)

4.3.2 Keskitetty tullaus ja itse tullaus

Keskitetty tullaus mahdollistaa tavaran tullaamisen tietyssä tullitoimipaikassa. Tämä paikka voi olla muu jäsenmaa kuin se minkä kautta tavara saapuu yhteisön alueelle tai paikka missä tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen. Keskitetyn tullauksen käyttöön edellytetään toimijalta AEOC-statusta sekä menettelyn käyttöön on saatava asianomaisten jäsenvaltioiden lupa. (Tulli 2016 j)

Tämä siis tarkoittaa sitä, että maahantuojaja voi ilmoittaa oman maansa tulliin tavaran vapaaseen liikkeeseen. Tavara voi kuitenkin saapua Euroopan Unionin alueelle jonkin toisen jäsenmaan kautta. Tämä vähentää passittamista eli tilanteita, joissa tavara saapuu jonkin toisen jäsenmaan kautta Euroopan Unionin alueelle ja kulkee passituksen alla tullaamattomana määräpaikkaan. (KPMG, 2015)

Asiakkaalle tulee tulevaisuudessa mahdollisuus suorittaa itse tehtäviä, jotka nykyisin kuuluvat tullille. Uuden itse tullauksen kautta maahantuojaja voi itse määrittellä tullimääräytymisperusteet. Aikaisemmin tämä on tehty tulli-ilmoituksen perusteella. Tullimääräytymisperusteen lisäksi maahantuojaja voi itse tilittää Tullille maahantuonnin verot. (KMPG 2015)

4.3.3 Tullausarvo

Tullausarvon peruste tulee muuttumaan toukokuussa 2016. Ennen tätä lainsäädäntö mahdollisti käyttämään tullausarvon perusteena hintaa, jotka on tavaran edellisen kaupan kauppahinta. Esimerkkinä tästä kun tavara tulee Euroopan Unioniin kolmannen maan ja tuotteiden välittäjän kautta. Tällöin tuotteen saapuessa Euroopan Unioniin on tuojaja voinut käyttää tullausarvona sitä hintaa, jolla tuote on myy-

ty kolmannen maan välikädelle. Uuden lainsäädännön myötä tullausarvona tulee käyttää hintaa, johon sisältyy kolmannen maan välikäden lisäämä arvo. Tätä kautta tavaroiden tullausarvo Euroopan Unionin alueelle tulee olemaan entistä korkeampi. Poikkeuksena on tavara, joka on ollut sisäisessä jalostuksessa, tullivarastossa tai väliaikaisessa varastossa. (C5 2014; Tulli 2016 j)

Tullausarvon uudistus voi vaikuttaa verotuksen kiristymiseen. Mikäli kauppa on solmittu ennen 1.8.2016, voidaan vielä käyttää viimeistä edeltävää kauppahintaa tullausarvona vuoden 2017 loppuun asti. (Suomen tilintarkastajat 2015; KPMG 2016)

Jatkossa tullausarvossa tullaan huomioimaan rojaltit ja lisenssimaksut entistä laajemmin. Vanhan lainsäädännön mukaan useissa tilanteissa näitä maksuja ei ole lisätty maahan tulevan tavaran tullausarvoon. Mikäli tavaraa ei voi myydä tai ostaa lisenssinhaltijalta ilman rojaltien tai lisenssimaksujen maksamista, on nämä lisättävä tullausarvoon. (PricewaterhouseCoopersOy 2015)

4.3.4 Sitova tariffitieto ja alkuperä

Sitova tariffitieto on jatkossa voimassa vain kolme vuotta aikaisemman kuuden vuoden sijaan. Sitova tariffitieto tulee olemaan jatkossa haltijalle sama kaikissa Euroopan Unionin maissa. Aikaisemmin esimerkiksi Suomessa yritykselle myönnetty sitova tariffitieto on voitu jättää huomioimatta Saksassa. (Tulli 2016 j; PricewaterhouseCoopersOy 2015)

Alkuperäselvittäminen ei koe suuria muutoksia tullilainsäädännön uudistuksen myötä. Aikaisemmin Euroopan Komissio ei ole voinut määrätä toimenpiteitä alkuperän määrittämiseksi, kun uudistuksen myötä tämä tulee mahdolliseksi. (Tulli 2016 j)

4.4 AEO-toimija

Asiakkaan roolia muutetaan Unionin tullilainsäädännön uudistuksen yhteydessä. Tarkoituksena on, että asiakkaat suorittavat itse tulevaisuudessa tehtäviä, joita tulli tekee tällä hetkellä. Tämä antaa mahdollisuuden muun muassa itse tullaukseen

eli maahantuojia voisi itse määrittää tullinmääräytymisperusteet sekä tilittäisi itse maahantuonnin verot. Nämä mahdollisuudet kuitenkin annetaan vain asiansa osaavalle ja luotettavalle maahantuojalle. (Suomen tilintarkastajat 2015)

Maahantuojan, joka pystyy hyödyntämään uudistuksen myötä tulevia helpotuksia, tulee olla AEO-toimija. Tulevaisuudessa siis AEO-statuksen merkitys ja hyöty kasvaa. Osa Tullin luvista tulee esimerkiksi edellyttämään AEO-kriteerien täyttämistä yrityksiltä. Näin ollen tuontia harjoittavien yritysten kannattaa hakea AEO-status. Uuden lainsäädännön myötä tämä status tulee olemaan yrityksille hyvinkin tarpeellinen. (PricewaterhouseCoopersOy 2015; Ernst&Young 2016)

AEOC-statuksen kautta yritysten vakuudet pääsääntöisesti alenevat. Luottoasiakkaiden vakuus on jatkossa yleisvakuus. Tämä mahdollistaa vakuuden voimassa olon enemmän kuin yhdessä jäsenmaassa. (Tulli 2016 j)

5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa kerrotaan tutkimuksen teoreettinen viitekehys, tutkimusmenetelmä, tutkimuksen suunnittelu, teemahaastattelu ja haastateltavien esittely. Olennaisin tieto kerättiin tutkimuksessa haastatteluilla. Tämä aineistokeruumenetelmä oli paras vaihtoehto, koska ajankohtaista tietoa haluttiin kerätä suoraan ihmisiltä, jotka tuntevat tullilainsäädännön hyvin. Empiirinen osa sisältää tutkimuksen kannalta olennaista tietoa ja vastaa tutkimusongelmaan ja tutkimuskysymyksiin (Kananen 2015, 32).

5.1 Teoreettinen viitekehys

Teoreettinen viitekehys on tärkeä osa tutkimusta. Tämä ohjaa rajaamista ja tutkimusongelman muotoilua. Teoreettisen viitekehysten kautta on tarkoitus löytää vastaukset asetettuihin kysymyksiin eli tutkimusongelmaan. Tutkimusongelman ratkaisemiseksi on löydettävä teorioita eli tästä muodostuu teoreettinen viitekehys. Tämän pohjalta aloitetaan tutkimusongelman ratkaiseminen. Teoreettinen viitekehys on kehikko, jossa tutkimusongelma on esitettävä käsitteellisessä muodossa.

Teoreettinen viitekehys auttaa näkemään keskeiset asiat tutkimusongelmasta. Tutkija lisää empiirisellä tiedolla tietoa tutkittavasta asiasta. (Tilastokeskus 2016; Kananen 2015, 119)

Tässä tutkimuksessa lähdettiin tutkimusongelman muodostumisen jälkeen tekemään oikeanlaista teoreettista viitekehystä. Tutkimuksen edetessä verkkolähteet nousivat tärkeään asemaan ajankohtaisen tiedon vuoksi. Tämän lisäksi haettiin kirjallisuutta tullilainsäädäntöön, tullaukseen ja kansainväliseen kauppaan liittyen.

Esitutkimuksen jälkeen, kun tullilainsäädännön muutokseen oli tutustuttu tarkemmin, aloitettiin työn rajaus. Tuonti nousi kiinnostavimmaksi aihealueeksi, koska maahantuovat yritykset joutuvat muuttamaan jossakin määrin toimintamalleja. Rajauksen jälkeen aloitettiin teorian kirjoittaminen kirjallisuuden ja verkkolähteiden pohjalta.

Empiiriseen tutkimukseen haluttiin teorian tapaan ajankohtaista tietoa. Haastateltaviksi etsittiin henkilöitä, jotka tuntevat tullauksen hyvin. Valinta onnistui erinomaisesti ja vastaukset olivat tutkimuksen kannalta hyviä sekä informatiivisia. Haastattelujen vastauksien sekä teorian kautta tutkimukseen pystyttiin muodostamaan hyviä johtopäätöksiä tullilainsäädännön muutoksesta.

5.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmiä on kaksi, jotka ovat *kvalitatiivinen* eli laadullinen tutkimus ja *kvantitatiivinen* eli määrällinen tutkimus. Näiden tutkimusmenetelmien kautta on mahdollisuus selvittää ilmiötä eri tavoilla. Kvantitatiiviseen tutkimukseen liittyy aina numeraalinen havaintomatriisi. Kvalitatiivinen tutkimuksen kautta taas ilmiötä pyritään järjestämään ja ymmärtämään. Tutkimusta tehdessä on valittava sellainen menetelmä, jolla saadaan tietoa tutkimusongelman ratkaisemiseen. (Tilastokeskus 2016; Kananen 2015, 70-71)

Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus mahdollistaa selvittämään mistä ilmiössä on kyse. Ilmiön ymmärtäminen ja tämän pohjalta teoretisoiminen ovat laadullisen tutkimuksen perusajatus. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa haastateltaviksi tulee yleensä valikoituja yksilöitä. Haastattelun kysymykset pidetään avoimina ja teemat ovat tärkeitä. (Kananen 2015, 70-71; Tilastokeskus 2016)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa käsitellään usein syy-seuraussuhteita, vertailuja tai numeerisia tuloksia. Määrällisessä tutkimuksessa ilmiö usein tunnetaan etukäteen ja tutkimusaineistoa kerätään kyselymuodossa. (Kananen 2015, 73)

Tämän opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valikoitui heti työn alussa kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Tullilainsäädännöstä ja sen muutoksesta tuontiprosessiin haluttiin saada syvällisempi näkemys ja hyvä kuvaus. Kvalitatiiviselle tutkimukselle on ominaista, että tiedonkeruumenetelmänä on haastattelu. Haastateltavat ovat usein valikoituja yksilöitä. Tässä tutkimuksessa haluttiin valikoida haastateltavat, koska tätä kautta pystyttiin varmistamaan mahdollisimman hyvät taustat vastata kysymyksiin. Tullaus oli siis tärkeässä asemassa ja oli toivottavaa, että haastateltavat tekevät tätä osana työtään.

Tullilainsäädännön uudistuksen ajankohtaisuuden vuoksi on vaikea arvioida mitä muutos tulee tarkoittamaan. Kvalitatiiviselle tutkimukselle on ominaista tutkia tämänkaltaisia ilmiöitä.

Kvantitatiivinen tutkimus ei soveltunut tähän tutkimukseen, koska kysely ei olisi tuottanut oikeanlaista ja haluttua lopputulosta. Tutkimuksessa ei tutkittu syy-seuraus ilmiötä eikä tulokset olleet mitattavissa numeerisesti.

5.3 Tutkimuksen suunnittelu

Opinnäytetyön rakenne koostuu tiedosta; mitä, miten ja miksi. Opinnäytetyössä rakenne pitää aina sisällään teorian ja empiirisen osan. (Kananen 2015, 20-21). Tämän työn rakennetta on ohjannut alusta asti tutkimusprosessi ja suunnitelma.

Työ alkoi aiheen etsimisellä, joka oli yksi haastavimmista vaiheista opinnäytetyössä. Aiheen valinnan ajatuksena oli ajankohtainen aihe sekä tarkoitus oli tuottaa uutta tietoa. Tutkimusilmiöksi muodostui tullilainsäädäntö. Tämä vastasi ajatusta siitä, mitä opinnäytetyössä halutaan käsitellä ja tuottaa lopputulokseksi eli ajankohtaista ja uutta tietoa.

Kokonaisuuden hahmottamiseksi parhaimmalla mahdollisella tavalla aineisto on pilkottu ja tiivistetty. Näin saadaan kaikki oleelliset asiat esille. Opinnäytetyössä aloitettiin siis käsitteiden määrittely teoreettisesti. Tähän sisällytettiin käsitteet kansainvälinen kauppa, tulli ja tullikoodeksi, jotka olivat tärkeitä tutkimuksen osa-alueita.

Empiirinen osuus pitää sisällään kenttätöväaiheen eli aineistonkeruun. Aineiston pohjalta pystytään tekemään analyysi, yhteenveto ja pohdinta tutkimusongelmasta. (Kananen 2015,128).

Haastattelut aineistona toivat tutkimukseen toivottuja tuloksia. Tuloksista nousi esille selkeästi tiettyjä asioita, jotka tulevat vaikuttamaan tuontiprosessiin. Haastattelujen lopputulos myös kertoi miten yritykset kokevat lainsäädännön ajankohtaisuuden ja miten tähän tulisi valmistautua.

Haastateltaviksi valikoitui henkilöitä, jotka tuntevat tullauksen ja tullilainsäädännön. Näiden henkilöiden etsiminen aloitettiin internetistä hakemalla yrityksiä, joiden osana toimintaa on tullaus. Tämä yrityksen yhtenä toiminnan osa-alueena varmisti, että yrityksessä on tullauksen asiantuntija töissä. Haastateltavien valinnat onnistuivat hyvin sekä vastaukset tuottivat haluttua tietoa tutkimukseen. Kaikkiin haastateltaviin otettiin yhteyttä puhelimitse ja kyselylomakkeet lähetettiin etukäteen tutustuttavaksi.

Tullauksen tuntevat henkilöt nousivat haastatteluja suunnittelussa parhaimmaksi osallistujia vaihtoehtoiksi. Tätä kautta kysymykset pystyttiin tekemään yksityiskohtaisemmiksi, koska osallistujat varmasti tietäisivät aihealueesta hyvin. Tullauksen tuntevat henkilöt toivat myös tutkimukseen haastattelujen kautta uutta ja arvokasta tietoa.

5.4 Teemahaastattelu

Teemahaastatteluilla haluttiin saada tietoa asiantuntevilta ihmisiltä miten muutos tulee vaikuttamaan tuontiprosessiin, miten yrityksiä tulee valmistautua ja onko lainsäädännön uudistus ajankohtainen.

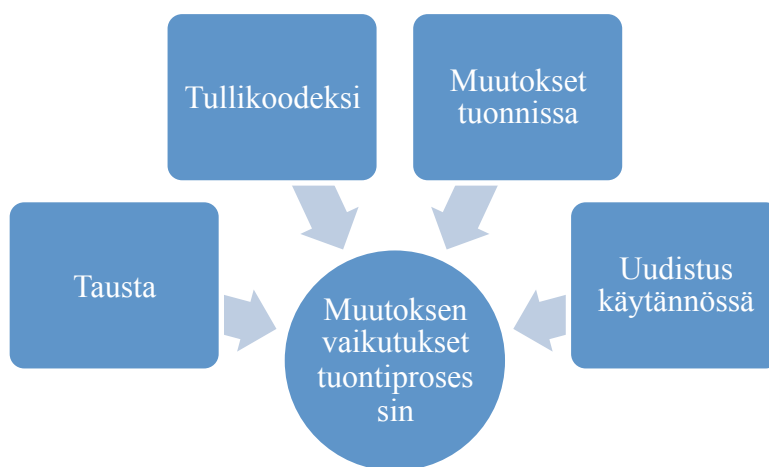
Teemahaastattelu oli paras mahdollinen muoto kerätä tietoa asiantuntevilta henkilöiltä tutkimukseen. Tämä mahdollisti tutkimuksessa laaja-alaisen ja syvällisen tiedon hankinnan. Strukturoimaton ja teemojen mukainen haastattelu valikoitu muodoksi, jotta haastattelu olisi sisällön suhteen joustava. Tämän tutkimuksen sisältö on tietoa, jota on vaikea toteuttaa lomakemuodossa ja haastattelun kulku haluttiin pitää vapaana. Myös teemoittain tehty haastattelu mahdollisti osallistujiksi eri yrityksiä toimijoita.

Taustakysymyksiä kerättiin tietoa haastateltavista. Ensimmäisen teema-osion kysymykset muodostettiin tullilainsäädännön ympärille, jotta saatiin tietoa yleisesti muutoksesta ja odotuksista uudistusta kohtaan. Toinen teema-osio sisälsi tietoa muutoksista tuonnissa. Tässä haluttiin keskittyä enemmän tutkimuksen pääaiheeseen. Molemmat teemat pitivät sisällään myös kysymyksiä, joiden kautta haluttiin tietoa hyödyistä ja haitoista sekä muutoksista verrattuna aikaisempiin käy-

täntöihin tullilainsäädännössä. Viimeinen teema selvitti kysymyksiä kautta haastateltavien mielipiteet tullilainsäädännön muutoksen ajankohtaisuudesta sekä siirtymisen aikataulusta uuteen.

Kaikki haastattelut tallennettiin digitaaliseen muotoon. Litterointi on vaihe, jossa kirjataan sisältö ylös tekstiksi (Kananen 2015, 129). Haastatteluiden nauhoittaminen mahdollisti parhaimman tuloksen vastauksien analysoimiseen. Litterointi tehtiin heti haastatteluiden perään, jotta keskustelu olisi mahdollisimman hyvin tekijän muistissa. Näin litteroitu teksti on mahdollisimman tarkka ja helposti myöhemmin analysoitavissa.

Haastattelulomake tehtiin opinnäytetyön teemoja mukaillen. Lomake on opinnäytetyön liitteenä. Pääteemat olivat haastateltavan tausta, tullilainsäädäntö, muutokset tuonnissa ja uudistus käytännössä. Alla oleva kuvio 4. esittää nämä teemasiot. Teemat jakoivat aihealueita ja auttoivat tuloksien läpikäymisessä.



Kuvio 4. Kuvio esittää tutkimuksessa käytettyä temahaastattelussa mallia. (Kananen 2015, 147)

5.5 Haastateltavien esittely

Haastateltaviksi haluttiin henkilöitä, jotka tuntevat tullilainsäädännön. Kaikki kuusi haastattelua toteutettiin anonymisti. Neljä haastattelua tehtiin puhelinhaastatteluna ja kaksi kasvotusten. Aika sekä etäisyydet vaikuttivat haastatteluiden toteutukseen. Haastateltavat henkilöt esitellään alla sekä taulukossa 4.

Haastateltava yksi

Yritys on virasto, jonka toimialana on tullaus, verotus ja ulkomaanliikenne. Haastateltava on ylitarkastaja ja tehtävinä muun muassa neuvontapalvelut sekä hän on tämän yrityksen osalta asiantuntija tullikoodeksista. Kokemusta alalta haastateltavalla on noin kaksikymmentä vuotta.

Haastateltava kaksi

Yritys on suomalainen, ja sen toimialaan kuuluvat tullaus, tullaussofta sekä alaan liittyvät koulutukset. Haastatteluun osallistui yrityksestä kaksi henkilöä. Molempien haastateltavien tehtävät yrityksessä olivat monipuoliset, jotka olivat muun muassa myynti, koulutus, asiakastuki sekä tuotekehitys. Haastateltavista toinen on toiminut huolinta-alalla noin kaksikymmentä vuotta sekä Suomessa että ulkomail-la. Tässä yrityksessä hän on ollut seitsemän vuotta. Haastateltavista toinen on aloittanut huolinta-alalla vuonna 2009.

Haastateltava kolme

Yritys on suomalainen logistiikka-alan toimija, joka tarjoaa huolinta- ja tavarankäsittelypalveluita sekä rautatiekuljetuksia. Haastateltava on yrityksessä huolintapäällikkö, ja hän on toiminut alalla kahdeksantoista vuotta.

Haastateltava neljä

Yritys on kansainvälinen logistiikka-alan toimija, joka tarjoaa huolinta- sekä kuljetuspalveluita maa-, meri-, ja lentoteitse. Haastateltavan on yrityksessä järjestelmäkehityksen päällikkö, ja hän on toiminut alalla kymmenen vuotta.

Haastateltava viisi

Yritys on virasto, jonka toimialana on tullaus, verotus ja ulkomaanliikenne. Haastateltava on veroasiantuntija sekä tullausarvon määrittämisen vastaava henkilö. Hän on toiminut alalla noin yhdeksän vuotta, joista hieman yli kolme vuotta tässä tehtävässä.

Haastateltava kuusi

Yritys on suomalainen logistiikka-alan toimija ja toimialaan kuuluvat huolinta ja kansainväliset kuljetukset tuonnissa sekä viennissä. Yritys tekee myös tullauksia. Haastateltava on yrityksen yksi omistajista sekä tekee muun muassa tuonti ja vientiä eri kuljetusmuodoilla sekä tullauksia. Hän on toiminut alalla kymmenen vuotta.

Yrityksen toimiala	Tehtävä yrityksessä	Alan kokemus
<i>Yritys yksi.</i> Virasto, toimialaan kuuluvat tullaus, verotus, ulkomaan liikenne.	Ylitarkastaja ja tehtävinä muun muassa neuvontapalvelut sekä hän on tämän yrityksen osalta asiantuntija tullikoodeksista.	Noin 20 vuotta.
<i>Yritys kaksi.</i> Tullaus, tullaussofta sekä alaan liittyvät koulutukset.	Monipuoliset tehtävät muun muassa myynti, koulutus, asiakastuki sekä tuotekehitys.	Noin 20 vuotta ja noin 7 vuotta.
<i>Yritys kolme.</i> Logistiikka alan toimija, joka tarjoaa huolinta- ja tavarankäsittelypalveluita sekä rautatiekuljetuksia.	Logistiikka alan toimija, joka tarjoaa huolinta- ja tavarankäsittelypalveluita sekä rautatiekuljetuksia.	Noin 18 vuotta.
<i>Yritys neljä.</i> Kansainvälinen logistiikka-alan toimija, joka tarjoaa huolinta- sekä kuljetuspalveluita maa-, meri-, ja lentoteitse.	Logistiikka-alan toimija, joka tarjoaa huolinta- sekä kuljetuspalveluita maa-, meri-, ja lentoteitse.	10 vuotta.
<i>Yritys viisi.</i> Virasto, toimialaan kuuluvat tullaus, verotus ja ulkomaanliikenne.	Veroasiantuntija sekä tullausarvon määrittämisen vastaava henkilö.	Noin 9 vuotta.
<i>Yritys kuusi.</i> Logistiikka-alan toimija ja toimialaan kuuluvat huolinta ja kansainväliset kuljetukset tuonnissa sekä viennissä.	Yrityksen yksi omistajista sekä tekee muun muassa tuonti ja vientiä eri kuljetusmuodoilla sekä tullauksia.	Noin 10 vuotta.

Taulukko 4. Tutkimuksen haastateltavat.

6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä kappaleessa esitetään tutkimuksen tulokset. Tutkimustuloksissa käsitellään teemahaastattelujen kautta saatu aineisto. Aineiston avulla on tarkoitus saada tullilainsäädännön muutoksesta hyvä ymmärrys ja selitys sekä vastaukset tutkimuskysymyksiin. Tuloksissa verrataan myös teorian vastaavuutta empiiriseen tutkimukseen. Haastatteluiden kautta haettiin tietoa miten yrityksen näkevät tullilainsäädännön muutoksen, ajankohtaisuuden sekä miten yrityksiä tulisi valmistautua muutokseen. Tutkimustulokset käydään teemoittain läpi.

6.1 Tullilainsäädäntö

Tämä luku käsittelee haastattelun teemaosiota tullilainsäädäntö. *Lainsäädännön uudistus maahantuovien yritysten toiminnassa, toimintatapojen yhtenäistyminen kansainvälisesti, uudistuksen ajankohtaisuus sekä hyödyt ja haitat.*

Haastateltava yksi näkee lyhyen tähtäimen muutoksia maahantuovien yritysten toiminnassa alkaen toukokuussa 2016. Vaikutukset eivät ole laaja-alaisia. Yksittäiset yritykset voivat kokea isoja toimintamalli muutoksia muun muassa jos yrityksellä on ollut sisäistä jalostusta tullinpalautusjärjestelmässä. Mikäli yritys on käyttänyt edeltävän kaupan hintaa tullausarvon perusteena, on yrityksen muutettava myös toimintamallia. Jalostuspuolella tulee velvoitteita kirjanpitoon, jos on sisäistä jalostusta. Haastateltava näkee, että uudistukset voivat aiheuttaa pientä lisätyötä joillekin yrityksille. Varastointimenettelyjen joustavampi käyttö voi taas tuoda uusia mahdollisuuksia.

Haastateltava kertoo muutoksista pidemmällä aikavälillä eli vuosina 2016-2019. Nämä muutokset ovat muun muassa vakuuksien aleneminen, ja passitusmenettelyjen väheneminen passitusilmoitusten poisjäämisen myötä. Kaiken voi mahdollisesti tehdä tulevaisuudessa yhdellä ilmoituksella. Jatkossa tulee olemaan myös enemmän vaihtoehtoisia tapoja siirtää tullausta.

Pitkällä tähtäimellä 2020 ja eteenpäin haastateltava näkee muutoksen sähköisessä ilmoittamisessa ja keskitetyssä tullauksessa. Tulee olemaan paljon mahdollisuuksia

sia nopeuttaa tuotavan tavaran saamista omaan käyttöön. Uudistus mahdollistaa keskitetyn tullauksen kautta enemmän vaihtoehtoja sen suhteen, missä tavara on sitä tullaessa sekä miten järjestetään tullaus ja toimitusketju.

Haastateltava näkee myös jossain määrin kustannusten laskua keskitetyn tullauksen ja vähennettyjen tulli-ilmoitusten myötä.

Uudistus yhtenäistää haastateltavan mielestä tullauksen toimintatapoja Euroopan Unionin sisällä ja vaikutus tulee olemaan suuri. Vaikutukset eivät kuitenkaan ole maailmanlaajuiset. Tämä näkyy erityisesti kuljetusliikkeillä sekä välillisesti tuojille. Ajankohtaisuus on haastateltavan mielestä hyvä, olisi voinut tulla aikaisemminkin. Erityisesti yksi osa olisi voinut olla jo aikaisemmin käytössä eli sata prosenttinen sähköinen ilmoittaminen. Sähköinen ilmoittaminen muuan muassa ehkäisee terrorismia, koska se edistää tullin tiedonsaantia. Myös analyysien teko helpottuu tiedon sähköisyyden kautta.

Uudistuksesta on haastateltavan mielestä eniten hyötyä lento- sekä meriyhtiöille, koska heidän vastuullaan olevat ilmoitukset on mahdollista tehdä koko ketjulta. Haittaa ei hänen mielestä ole juuri kenellekään. Suomalaisille huolintaliikkeille tämä voi tuoda jossain määrin lisää kilpailua.

Haastateltavat kaksi näkee sähköistymisen tullilainsäädännön suurimpana muutoksena ja sen, että se on osa lainsäädäntöä. Muutokset, jotka vaikuttavat maahan-tuoviin yrityksiin ovat yksinkertaistukset sekä tullin lupien uudelleen läpikäyminen. AEO-status tulee olemaan lainsäädännön uudistukset myötä tärkeämpi, kun AEO lupakriteerit tiukentuvat ja yhtenäistyvät. Muutos tuo saman linjan tullien toiminnalle saman lainsäädännön myötä.

Kansainväliset toimintatavat tulevat haastateltavien mielestä yhtenäistymään tullauksen myötä, koska tämän tulee olla Euroopan Unionin tasolla sama. Tavaran lähtömaihin Euroopan Unionin ulkopuolella tulee muutoksia ilmoittamisessa, jonka haastateltava näkee muutoksena, ei yhtenäistämisenä.

Sähköinen toimintaympäristö tekee haastateltavien mielestä tullilainsäädännön muutoksen ajankohtaiseksi. Euroopan Unionin tasolla järjestelmät tulevat tullauksessa olemaan samat.

Haastateltavista uudistuksesta on eniten hyötyä tullille sekä tuontiyrityksille. Yrityksen koko on ratkaiseva eli mitä isompi, sitä enemmän hyötyä pidemmällä aikavälillä. Tämä vaatii kuitenkin panostusta. Hyötyjen oltava tarpeeksi suuret, jotta kaikkia uudistuksen tuomia etuja halutaan ottaa käyttöön.

Haittana lainsäädännön uudistus tuo lisää työmäärää kaikille. Huolintaliikkeet voivat kärsiä muun muassa keskitetystä tullauksesta ja tapojen yhtenäistämisestä, jolloin isot yritykset voivat automatisoida tullauksen ja huolintayritystä ei tarvita.

Haastateltava kolme näkee tullilainsäädännön laajenemisen aina vuoteen 2020 asti ja tämä tulee koskemaan huolinta-, logistiikka- ja kuljetusaloja. Sähköistyminen on suuri osa muutosta ja digitalisoinnin mukaantulo huolintakentässä. Haastateltava näkee hyvänä uudistuksena Tullin, Poliisin ja Rajavartiolaitoksen yhtenäistämisen mitä kautta annetaan enemmän oikeuksia Tullille ja Rajavartiolaitokselle.

Haastateltava toivoo uudistuksen yhtenäistävän kansainvälisiä toimintatapoja. Keskitetty tullaus on uusi mahdollisuus eli tullauksen voi tehdä missä tahansa Euroopan Unionin jäsenvaltiossa. Tämä kuitenkin saattaa aiheuttaa esimerkiksi kielellisiä ongelmia. Sähköinen maailma luo mahdollisuuksia esimerkiksi ilmoittamisessa, ei tarvitse käydä tullitoimipisteissä ja paikkasidonnaisuus häviää. Huolintapalvelun voi tuottaa missä tahansa Suomea ja tämä voi alentaa kustannuksia.

Lainsäädännön uudistuksen olisi pitänyt tulla jo voimaan vuonna 2012, eli ajankohtaisuus alkaa olla haastateltavasta hyvä tai hieman myöhäinen. Valmistelutyö venyi ja uudistus vyöryy eteenpäin aina vuoteen 2020.

Uudistuksen hyödyt näkyvät haastateltavan mielestä muun muassa kilpailun vapautumisessa. Logistiikka-alan yritykset sekä maahantuovat yritykset voivat hyväksikäyttää tullin tietojärjestelmiä. Toimenpiteet voi tehdä oman konttorin kautta, jolloin yritykset voivat ottaa logistiikkaa enemmän haltuunsa.

Haittaa haastateltava ei juuri näe. Jossain määrin dokumentaatio vähenee, jossain määrin lisääntyy. Tuotteiden välittäjät voivat kärsiä tullausarvon muutoksen myötä eli tullausarvona tulee käyttää viimeisintä kauppahintaa. Välittäjien toiminta kuitenkin pientä ja tällä voidaan kitkeä liian pieniä tulleja sekä harmaata taloutta.

Haastateltava neljä ei näe tullilainsäädännön uudistusta suuruudeltaan merkittävänä, kun lyhyellä aikatahtimella ei tule isoja muutoksia. Joitakin erityismenettelyjä tulee poistumaan ja muuttumaan eli yksittäisille yrityksille voi olla suurta merkitystä. Keskitetty tullaus voi olla seuraava iso tekijä, joka tulee vuosina 2019-2020.

Tullilainsäädännön uudistus tulee haastateltavan mielestä yhtenäistämään toimintatapoja vain Euroopan Unionin tasolla.

Ajankohtaisuus on haastateltavan mielestä hyvä juuri sähköisen ilmoittamisen myötä. Kuitenkin Suomessa jo suurin osa tehdään sähköisesti. Euroopan laajuisesti sähköisessä ympäristössä ei ole näin suurta kattavuutta.

Uudistuksesta on haastateltavan mielestä eniten hyötyä suurille kansainvälisille toimijoille, joilla on useammassa Euroopan Unionin maassa toimintaa. Tämä tulee keskitetyn tullauksen myötä eli yritykset voivat tehostaa toimintojaan. Logistiikka- ja huolinta-alan yritykset hyötyvät markkina-alueen laajenemisen myötä.

Haastateltava ei näe juuri haittaa lainsäädännön uudistuksesta. Pienille toimijoille voi tulla haasteita, kun he eivät voi hyödyntää uudistuksia yhtä tehokkaasti kuin suuret yritykset. Skaalaedun tuoma etu lisääntyy.

Haastateltava viisi kertoo tullilainsäädännön uudistuksen vaikuttavan maahantuloon yrityksiin tullausarvon määrittämisen osalta. Nykyinen tullikoodeksi mahdollistaa tullausarvoa määriteltäessä käyttämään viimeistä kauppaa hintaa edeltävää hintaa tullausarvon perusteena. Tämän poistuessa etenkin isojen toimijoiden keskuudessa on herännyt keskustelua. Käytäntö on ollut hyödyllinen monille toimijoille. Tulee olemaan mahdollisuus lievennyksiin tullausarvossa joissakin tullimenettelyissä esimerkiksi varastointi tai jalostus.

Laki muuttuu myös hieman rojaltien ja lisenssimaksujen kohdalla. Tästä on laajempi tulkinta ja vielä hieman epäselvää missä tilanteissa rojaltilta tai lisenssimaksu lasketaan tullausarvoon mukaan. Eli lain tulkinta herättää kysymyksiä ja tämä voi olla joillekin toimijoilla isompi asia.

Haastateltava nosti myös esille sitovan tiedon tullausarvosta, joka tulee voimaan todennäköisesti kesällä vuonna 2017. Sitoo siis toimijaa ja tulliviranomaista tullausarvosta. Myös keskitetty tullaus on yksi muutoksen vaikutuksista eli tavara voidaan asettaa tullimenettelyyn toisessa jäsenvaltiossa missä itse tavara on. Tämä edellyttää AEOC-statusta yritykseltä.

Lainsäädäntö antaa uusia mahdollisuuksia toimijoille. Mahdollisuus on esimerkiksi vakuus, joka on Euroopan Unionin laajuinen. Vakuudet tulevat pääsääntöisesti alenemaan, jolla lasketaan yritysten rahallisia panoksia tulliin.

Haastateltava näkee lainsäädännön uudistuksen yhtenäistävän toimintatapoja ja sen on sen tarkoitus. Sähköistäminen on yksi suuri yhtenäistämisen vaatimus. Sähköistyminen korostuu ja toimintamallit yhtenäistyvät.

Ajankohtaisuus on haastateltavan mielestä hyvä. Prosessi on ollut pitkä ja keskeytynyt välillä.

Yritykset, jotka hyötyvät uudistuksesta, ovat haastateltavan mielestä pk-yritykset. Lainsäädännön uudistuksessa ei ole haluttu suosia vain isoja globaaleja yrityksiä. Uudistuksen taustalla on haluttu asettaa kaikki tasavertaiseen asemaan. Lakiin on kirjattu auki asioita, joihin on aikaisemmin ollut resursseja vain isoilla yrityksillä.

Haastateltava pohti tuleeko uudistuksesta mahdollisesti haittaa isoille yrityksille. Lisenssimaksut tulevat herättämään keskustelua ja mitä se käytännössä tarkoittaa. Tuleeko siitä haittaa toimijoille, joilla on paljon tavaraa joista maksetaan lisenssimaksut? Haastateltavan mielestä yritykset voivat kokea tämän haittana, kun ei vielä tiedetä miten tämä tullaan laskemaan.

Haastateltava kuusi näkee tullilainsäädännön uudistuksen pääsääntöisesti helpottavan ja yksinkertaistavan asioita. Sähköinen ympäristö enenemissä määrin hel-

pottaa ja nopeuttaa prosessia. Tämä tietenkin vaatii laitteistojen ja ohjelmistojen toimivuutta. Yleisesti haastateltava näkee positiivisia muutoksia.

Uudistus tulee haastateltavan mielestä yhtenäistämään kansainvälisiä toimintatapoja. Suomi on edelläkävijä sähköisessä ympäristössä. Tämä voi luoda haasteita, kun muut Euroopan Unionin maat eivät ole yhtä nopeita sähköiseen ympäristöön siirryttäessä. Suomessa on käytetty sähköisiä järjestelmiä ja sen tuomat dokumentit ovat erilaisia kuin vanhat manuaaliset. Nämä dokumentit ovat olleet haastavia muissa maissa erilaisen ulkonäön vuoksi. Haastateltava näkee hyvänä, että sähköinen toimintaympäristö pakotetaan läpi Euroopan Unionissa. Alkuperätodistusten sähköistäminen on myös hyvä asia, jos siihen päästään kansainvälisesti ja se toimii. Estää esimerkiksi huijaamisen näiden todistusten kohdalla, koska järjestelmä on hyväksynyt alkuperätodistukset.

Uudistus on haastateltavan mielestä ajankohtainen, viimeistään nyt. Tätä on haastateltavan mukaan jo tavallaan odotettu sähköisen toimintaympäristön vuoksi.

Maahantuovat yritykset hyötyvät haastateltavan mukaan lainsäädännön uudistuksesta. Tämän lisäksi tullin on yksi suurimmista hyötyjistä. Tulli saa pois epäkohtia mitä on todettu aikaisemmin ja he voivat yhdistää toimia Euroopan Unionin sisällä. Uuden opettelu ja uusien käytäntöjen toimeenpano voi viedä aikaa ja rahaa. Kuitenkin hyöty on suuri kaikille osapuolille eli muutos kannattaa tehdä.

Haastateltava ei näe toimialaa, joka kokisi suurta haittaa. Kuitenkin joitakin epäkohtia on tullut esille esimerkiksi elintarviketeollisuuden puolella tullin toimipaikkojen poistumisen myötä. Alan toimijoille tulee myös haasteita sähköisessä ilmoittamisessa, koska he eivät aina tiedä ajoissa mitä ja miten paljon tavaraa tulee lähtemään.

6.2 Muutokset tuonnissa

Tämä luku käsittelee haastattelun teemaosiota muutokset tuonnissa. *Virtaviivaisuus tulliselvitysprosesseissa ja tietojärjestelmissä, edut ja haitat tuontiprosessissa, lainsäädännön suurin muutos vanhaan sekä AEO-status.*

Haastateltava yksi näkee muutoksien tuovan hyötyä yrityksille, joiden tavaravirrat kulkevat useamman kuin yhden maan kautta. Muutos tulee myös yhtenäistämään ilmoittamista sekä järjestelmät tulevat identtisimmiksi ja virtaviivaisemmiksi.

Haastateltava näkee etuja tuontiprosessissa säästöinä esimerkiksi tulli-ilmoitusten yhtenäistämisen myötä, nopean tavaran käyttöön saamisessa sekä alenevien vakuuksien myötä. Kotitullaus alentaa myös kustannuksia ja tuo uusia mahdollisuuksia yrityksille. Ilmoitusmäärät vähenevät ja oma-aloitteisten tullien määrä yleisty. Haastateltava näkee ilmoittamisen uudistuksen suurimpana etuna.

Haittaa yrityksille voi tuottaa ”end-use” järjestelmä. Myös uudistettu sisäisen jaloituksen järjestelmä voi tuoda lisätyötä esimerkiksi kirjanpitoon.

Haastateltavan mielestä suurin muutos aikaisempaan lainsäädäntöön on keskitetty tullaus. Tämä tuo vaihtoehtoisia tapoja tullaukseen. Kauttakulkubisnestä tekeville ja maahantuoville uudistuksella on suuri merkitys.

Haastateltava näkee AEO-statuksen tulevaisuudessa hyvänä, parempia etuuksia. Ei kuitenkaan suurta hyötyä pienille toimijoille.

Haastateltavat kaksi näkevät sähköistymisen tullauksessa virtaviivaistavan tuontiprosessia, kaikki ovat samalla viivalla. Keskitetty tullaus tulee virtaviivaistamaan isojen yritysten tuontiprosesseja. *Self-assesment* eli itsetullaus ja verotus ovat mahdollista tulevaisuudessa hoitaa itse eli tämä myös nopeuttaa osaltaan prosessia. Nämä ovat kuitenkin harvempien yritysten etuja, järjestelmät voivat maksaa enemmän kuin hyöty.

Uudistuksen hyödyt haastateltavat näkevät tuontiprosessissa sitovassa tariffitiedossa. Tätä aloitetaan seuraamaan enemmän ja tullinimikkeiden eroavaisuutta erimaissa. Väärinkäytökset poistuu. REX järjestelmä, joka tulee alkuperätodistukseen, on myös hyvä uudistus.

Tietyille yrityksille kauppaketjuartiklan poistuminen eli viimeistä kauppaa edeltävän hinnan käyttäminen tullausarvon perusteena, voi aiheuttaa haittaa. Tavara voi vaihtaa omistajaa monta kertaa lyhyellä ajalla, jolloin viimeisen laskun saanti

on hankalaa. Muutos lisää työmäärää alkuvaiheessa ja haastateltavat näkevät suurimman haitan uuteen siirtymisessä. Yrityksiltä tullaan tulevaisuudessa vaatimaan enemmän, jos he haluavat erityismenettelyjä.

Haastateltavien mielestä sähköistyminen on suurin muutos aikaisempaan lainsäädäntöön. Myös vakuuksien muuttumien Euroopan Unionin tasoiseksi on suuri muutos. Helpottaa hallinnollisesta näkökulmasta yrityksiä.

AEO-statuksen merkitys tulee haastateltavien mielestä tulevaisuudessa kasvamaan. Yritykset saavat tästä enemmän hyötyä ja Tullin kriteerit AEO-statuksen myöntämiselle tulevat nousemaan. Tämä voi tuoda ryhtiä monessa yrityksessä.

Haastateltava kolme näkee virtaviivaistuksen tulliselvitysprosesseissa ja tietojärjestelmissä, joita edistetään esimerkiksi Tullin UTU-hankkeen avulla. Tullilla on kova tahtotila saada järjestelmät toimimaan tullikoodeksin vaatimuksien mukaisesti. Puhtaasti maahantuojia ei saa lisähyötyä tästä. Tullivakuuksien muutokset menevät parempaan suuntaan. Sähköistyminen on hyvä asia pitkässä juoksussa, jos halutaan tehdä itse tullauksia.

Haastateltavan mielestä sähköistyminen on tuontiprosessin etu esimerkiksi kun todistukset ovat sähköisessä muodossa. Tästä esimerkkinä alkuperätodistusten rekisteri REX.

Haittaa ei tuontiprosessin uudistuksesta tule, sähköistyminen voi jossain määrin tuottaa ongelmia esimerkiksi järjestelmien toimivuuden myötä. Nämä ovat kuitenkin käytännön asioita eli isossa kuvassa ei haittaa. Suurin muutos aikaisempaan ovat haastateltavan mukaan sähköistyminen sekä poliisin, rajavartiolaitoksen sekä tullin yhteistyö, joka tulee laajenemaan.

AEO-status on haastateltavan näkökulmasta kiistanalainen. AEO on tänä päivänä enemmän logistiikan, terminaalien ja kuljetusliikkeiden käytössä oleva. AEO-statuksen käyttö olisi helpotus, jos esimerkiksi Amerikan kanssa käynnissä oleva vapaakauppa ja turvallisuusneuvottelut toteutuisivat. Helpotukset tuontiin ja vientiin olisivat suuria. Tällä hetkellä haastateltava ei näe suurta merkitystä.

Haastateltava neljä näkee tulliselvitysprosessien ja tietojärjestelmien uudistuksen virtaviivaistavan toimintaa, kun kyseessä on keskitetty tullaus. Muuten hän ei näe suurempaa virtaviivaistamista tuonnin puolella, etenkin sähköistämisen näkökulmasta. Sähköinen tullaus on kuitenkin ollut Suomessa käytössä jo kauan.

Keskitetty tullaus on haastateltavan mielestä etu tuontiprosessissa. Menettelyjen uudistuksista voi olla hyötyä sekä haittaa. Haittoina voi olla joidenkin menettelyjen päättyminen kuten esimerkiksi sisäisen jalostuksen tullinpalautusjärjestelmä. Tämä on haastateltavan mielestä ollut toimiva järjestelmä. Keskitetty tullaus on haastateltavasta suurin uudistus aikaisempaan lainsäädäntöön.

AEO-statuksen merkitys tulee haastateltavan mielestä kasvamaan huomattavasti. AEOC-statuksen taakse menee joitakin lupia.

Haastateltava viisi uskoo virtaviivaistamiseen tuonnissa. Yksi järjestelmä tulee tekemään kaiken ja se vähentää välikäsiä. Keskitetty tulliselvitys ja tietojen vaihto muiden jäsenmaiden kesken myös virtaviivaistaa osaltaan. Sähköinen tiedonvaihto komission ja jäsenmaiden välillä sekä jäsenmaiden kesken tulee lisääntymään.

Haastateltavasta oli vaikea sanoa mikä on etu ja mikä haitta, esimerkiksi menettelyjen muuttuminen. Uusissa prosesseissa on opeteltavaa ja tämä näyttää hieman monimutkaiselta tässä vaiheessa. Uuden opettelu tuottaa lisätyötä.

Suurin muutos on haastateltavan mielestä sitovassa tullausarvossa, joka on käytössä jo esimerkiksi Yhdysvalloissa sekä Kanadassa. Tämä on iso asia ja päätöksen myöntämisessä tulee olla todella tarkka, koska päätös on sitova.

AEO-status tulee haastateltavan mielestä lisäämään mahdollisuuksia, koska esimerkiksi vakuudet alenevat sekä on mahdollisuus oma-aloitteisiin tullien määräämiseen. Oma-aloitteisten tullien määrääminen ei kuitenkaan vielä näytä niin yksinkertaiselta kuin se pitäisi olla.

Haastateltava kuusi uskoo virtaviivaistamisen tulevan hetken kuluttua, kun uusia prosesseja ja järjestelmiä on jo ehditty tehdä ja käyttää. Uusi luo aina muutosvas-

tarintaa. Haastateltava kuitenkin näkee, että uudistuksella on potentiaalia saada asiat virtaviivaisemmaksi tuonnissa.

Ilmoitusten yhdistäminen voi helpottaa osaltaan tuontiprosessia. Sähköistäminen ei tähän niinkään vaikuta, kun Suomessa on jo käytetty tuonnissa sähköistä ympäristöä. Haittaa voi tuoda järjestelmien muutokset. Sähköiset alkuperätodistukset helpottavat ja nopeuttavat tekemistä.

Haastateltavasta suurin muutos aikaisempaan on Euroopan Unionin laajuiset vakuudet. Tämä hyödyttää yrityksiä, joilla on toimipisteitä monessa Euroopan Unionin maassa. Tullin kuulemisvelvoite on myös hyvä asia eli tulli joutuu kuulemaan asiakasta ennen epäedullisen päätöksen tekemistä. Tällä hetkellä asiakkaalla ei ole mahdollisuutta tähän ja päätökset ovat hyvin yksipuoleisia.

AEO-status kokee haastateltavasta hyviä muutoksia. AEO-henkilöltä vaaditaan tiettyä pätevyyttä. Tällä hetkellä on hyvin häilyvä käsitys kuka AEO-henkilö voi olla ja mitä se vaatii. AEO-statuksen kautta saadut tullin vakuuksien alennukset ja tietyt luvat ovat hyvä muutos.

6.3 Uudistus käytännössä

Tämä luku käsittelee haastattelun teemaosiota uudistus käytännössä. *Maahan-tuovien yritysten valmistautuminen lainsäädännön uudistukseen ja aikataulu lainsäädännön käyttöönotossa.*

Haastateltava yksi kehottaa yrityksiä huomioimaan uudet mahdollisuudet toimitusketjussa sekä perehtyä muutoksiin. IT-järjestelmien muutos tulee olemaan suuri, joten yritysten tulisi seurata tätä. Henkilökunnan koulutus on tärkeää, jotta he ovat ajan tasalla esimerkiksi juurikin järjestelmistä.

Aikataulu on haastateltavasta tiukka. Ajallisesti tämä on kova haaste siirtyä uusiin IT-järjestelmiin.

Haastateltava kaksi kehottaa yrityksiä seuraamaan tullin nettisivuja sekä verkkoseminaareja. Tietojärjestelmät tulevat muuttumaan eli omien järjestelmien on ol-

tava ajantasaiset. Yrityksien kannattaa myös katsoa onko heille hyötyä AEO-statuksesta. Tieto ja ajantasaisuus lainsäädännöstä on tärkeää.

Haastateltava kolme kehottaa tullin kotisivujen seuraamista. Kaikki uudistukset löytyvät näiltä sivuilta, Asiakkaiden pitäisi olla Tullin informaation osalta perillä lainsäädännön uudistuksista. Haastateltavan mielestä aikataulussa ei ole ongelmia.

Haastateltava neljä kehottaa yrityksiä seuraamaan tarkasti muutoksia. Pieni osa muutoksista tulee toukokuussa 2016, suurimmat vasta 2019-2020. Näistä ei ole vielä hyvin tarkkaa tietoa olemassa. Suurin tehtävä on seurata Tullin ja Euroopan komission tiedotuksia. Haastateltava suosittelee myös käymään läpi menettelyjen muuttumisen eli tämän myötä omien prosessien läpikäyminen.

Haastateltava viisi suosittelee seuraamaan tullin nettisivuja ja tiedotteita. Tulli järjestää asiakas- sekä nettitilaisuuksia. Tulli tarjoaa ajankohtaista tietoa. Yrityksien kannattaa myös olla yhteydessä Tulliin ja tiedustella muutoksista.

Haastateltava kuusi sanoo yrityksiä olevan tietoisia yleisesti mitä uudistuksia on tulossa ja kehottaa avoimeen mieleen. Tulli on painottanut olevansa yhteydessä yrityksiin, joille tulee konkreettisia muutoksia.

Aikataulu on haastateltavan mielestä hyvin sekava eikä ole hyvin toteutettu. Ajat ovat arvioita, eivätkä nämä tule todennäköisesti pitämään. Kyseessä on kuitenkin Euroopan Unionin laajuinen muutos ja maat voivat olla hyvin eritasoisia. Välikausi on haastava.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä luvussa käsitellään työn tutkimuksen luotettavuus, keskeisimmät tulokset ja pohdinta. Tämä tutkimuksen tarkoitus oli vastata kysymyksiin kuinka tullilainsäädännön muutos vaikuttaa tuontiprosessin, mitä haittaa tai hyötyä tästä on yrityksille ja miten yritykset näkevät muutoksen ajankohtaisuuden. Pohdinta avaa työn luotettavuuden sekä keskeisimmät tulokset, jotka perustuvat kerättyyn aineistoon.

7.1 Tutkimuksen luotettavuus

Työn luotettavuuteen vaikuttaa eniten itse tutkija. Erilaiset virheet ovat mahdollisia tutkimusprosessissa ja nämä voivat riippua tutkijasta tai aineistosta. Opinnäytetyön tuloksien tulisi olla oikeita eli lopputuloksen luotettava. Tutkimuksen luotettavuutta voi tarkastella kahden pääkäsitteen kautta; validiteetti ja reliabiliteetti. (Kananen 2015, 338-343)

Validiteetti kertoo tutkimuksen mittaus- ja tutkimusmenetelmästä eli miten hyvin tämä mittaa juuri tutkittavaa ilmiötä. Tarkoitus on mitata siis sitä ilmiön ominaisuutta, jota halutaan. Tutkimuksen kysymyksien ja kohderyhmän ollessa oikea, on tutkimuksen validiteetti hyvä. Tutkimusotetta tulee käyttää hyvin ja menetelmien tulee vastata ilmiötä, jota tutkitaan. Tutkimus on täysin arvoton, jos siinä ei ole validiteettia. (Jyväskylän yliopisto 2009)

Reliabiliteetilla tarkoitetaan samojen tuloksien saantia. Mittaustuloksissa tulisi olla toistettavuutta, ei sattumanvaraisuutta. Reliabiliteetti mittaa johtuuko tutkimuksen tulokset sattumasta vai ovatko tulokset riippumattomasti mahdollista toistaa. Tutkimustulosten on oltava toistettavissa. (Jyväskylän Yliopisto 2009)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa luotettavuuteen vaikuttaa oikeanlailla johdetut tutkimustulokset aineistosta. Tässä tutkimuksessa ongelmaa aiheutti tutkimuksen kohteen laajuus eli tullilainsäädäntö. Rajaus tehtiin tuontiprosessiin. Empiirisen tutkimuksen ja teorian välinen yhteys hieman horjui työn edetessä. Huolellisella työllä kuitenkin yhteys pysyi hyvänä ja tutkimuksen lopputulos luotettavana.

Tämän tutkimuksen validiteetti on varmistettu oikeanlaisella teemahaastattelun rungolla. Haastattelun runko oli rakennettu työn suurimpia aihealueita mukaillen. Tullilainsäädännön laajuuden vuoksi kysymysten muotoilu oikealla tavalla oli tärkeää. Näin pystyttiin rajaaminen opinnäytetyön aiheen ulkopuolelle kuuluvat asiat. Haastatteluissa vältettiin johdattelevia kysymyksiä, jotta tulos olisi oikea.

Reliabiliteetin varmistaminen on haastavaa. Tutkimuksen tuloksissa nousi kuitenkin tietyt asiat vahvasti esille eri haastateltavilta. Tätä kautta voidaan tutkimuksen reliabiliteetti todeta hyväksi ja tulos luotettavaksi. Aineiston saturaatio oli siis hyvä ja aineisto alkoi toistamaan itseään. Lisäämällä haastateltavien määrää ei tuloksiin olisi saatu enää lisäarvoa.

Tämän opinnäytetyön teossa on haluttu käyttää mahdollisimman ajankohtaista tietoa. Verkkolähteet nousivat siis tärkeään asemaan. Verkkolähteiden luotettavuus on aina tutkijan silmässä, mikä on sopiva lähde tutkimukseen. Tutkimuksen kohteen ajankohtaisuus sekä verkkolähteiden luotettavuus olivat haasteita opinnäytetyön luotettavuuden kannalta. Oikeilla valinnoilla myös lähteiden luotettavuus pystyttiin varmistamaan.

7.2 Keskeisimmät tulokset

Tutkimuksessa haluttiin selvittää uudistuvan tullilainsäädännön muutoksen vaikutusta tuontiprosessiin. Tämä tutkimuksen tutkimuskysymykset olivat: miten tullilainsäädännön muutos vaikuttaa Suomessa toimiviin tuonti yrityksiin, mitä etuja ja haittoja uudistus tuo erityisesti yritysten tuontiprosessiin ja miten yritysten tulisi valmistautua. Näihin saadut vastaukset kerrotaan tässä opinnäytetyön luvussa. Taulukko 5. esittää keskeisimmät asiat tullilainsäädännön muutoksesta heti tuloksien avaamisen jälkeen.

Tutkimuksessa selvisi, että yrityksille voi aiheutua joitakin toimintamalli muutoksia lainsäädännön uudistuksen myötä. Tullilainsäädännön uudistusta tuontiprosessiin ei pääsääntöisesti koeta kovin suurena, koska lyhyellä tähtäimellä ei tule suuria muutoksia. Se nähdään helpottavana ja yksinkertaistavana asiana. Tutkimuksessa nousi esille vahvasti uutena lisäyksenä tullilainsäädäntöön keskitetty tullaus

ja muutoksena tullausarvon määrittäminen. Myös vakuuksien aleneminen ja vakuuksien saanti Euroopan Unionin laajuisesti koettiin hyvänä asiana.

Yritykset tulevat siis jatkossa saamaan parempia etuuksia tullilta. Tosin osa etuuksista vaatii esimerkiksi AEOC-statusta. Etuuksien saaminen vaatii siis työtä yrityksiltä. Kuitenkin nämä hyödyt ovat asioita, joita kannattaa ottaa huomioon, koska kustannukset voivat laskea pidemmällä aikavälillä. Viitaten teoriaan ja muutoksiin koskien tuontia, tulisi yritysten arvioida tässä vaiheessa kuinka uudistus vaikuttaa heidän toimintaansa.

Tullausarvon määrittäminen edeltävän kaupan hinnan perusteella on ollut hyödyllinen monille toimijoille. Tämän muuttuminen, eli tullausarvon perusteena tulee käyttää viimeisintä kauppahintaa, aiheuttaa toimintamalli muutoksia joillekin yrityksille ja toimijoille. Tullausarvon määrittämisen uudistus voi vaikuttaa myös loppukäyttäjään, koska määrittämistapa voi vaikuttaa verotuksen kiristymiseen.

Yksi suurimmista muutoksista on sähköinen toimintaympäristö. Tämä on jo laajasti käytössä Suomessa, mutta sähköinen toimintaympäristö Euroopan Unionin laajuisesti on merkittävä asia. Tulli uudistaa järjestelmiä, joten näiden käyttöönotto voi tuottaa lisätoimia yrityksille. Sähköinen ilmoittaminen luo uusia mahdollisuuksia ja paikkasidonnaisuus häviää. Sähköisyys nousi tutkimuksen tuloksissa vahvasti ja positiivisesti esille.

Tulli tulee uudistamaan tietojärjestelmiään, joten yritysten tulee jossakin määrin opetella käyttämään näitä. Tämä tulee vaatimaan koulutusta ja tukea tietotekniikan osaavilta henkilöiltä. Sähköistäminen tulee selkeästi virtaviivaistamaan toimintaa, kuten teoriassa mainittiin ja empiirisistä tuloksista voidaan todeta.

Lainsäädännön uudistus tulee yhtenäistämään toimintatapoja Euroopan Unionin laajuisesti, ei niinkään maailmanlaajuisesti. Ajankohtaisuus on hyvä. Tutkimuksen kautta voidaan todeta, että tämä olisi voinut tulla jo aikaisemminkin erityisesti sähköisen ympäristön puolesta Euroopan Unionin laajuisesti. Sähköistyminen korostuu ja toimintamallit yhtenäistyvät. Sähköinen toimintaympäristö voi olla haas-

tava joillekin maille sen vaatimien suurien resurssien myötä. Kuitenkin tämän toimivuus helpottaa kansainvälistä kauppaa, joten siirtyminen on kannattavaa.

Tutkimuksen tuloksien kautta voi todeta, että lainsäädännön uudistuksesta on hyötyä tullille, logistiikka-alan yrityksille sekä maahantuoville yrityksille. Kansainvälisille toimijoille on hyötyä lainsäädännön uusista mahdollisuuksista, kuten keskitetty tullaus ja itse tullaus. Haittapuolia uudistettu tullilainsäädäntö ei tuo tietyille toimijoille. Toimintamallien uudistuksien myötä uuden opettelu ja uudet käytännöt voivat viedä aikaa ja rahaa.

Tutkimuksen tuloksista voidaan päätellä tullilainsäädännön muutoksen tuovan positiivisia uudistuksia tuontiprosessiin keskitetyn tullauksen, ilmoittamisen yhtenäistymisen, vakuuksien uudistuksen sekä sähköisen ilmoittamisen kautta. Näiden hyödyntäminen oikein voi tuoda säästöjä yrityksille.

Keskitetty tullaus koetaan uutena mahdollisuutena ja seuraavana isona tekijänä lainsäädännön uudistuksessa. Tämä mahdollistaa jossakin määrin kustannuksien laskua ja voi nopeuttaa tavaran saantia omaan käyttöön. Keskitetty tullaus lisää vaihtoehtoja missä tavara on sitä tullattaessa sekä miten järjestetään tullaus ja toimitusketju. Yritykset, joiden tavaravirrat kulkevat monen maan kautta, saavat keskitetystä tullauksesta uutta hyötyä.

Uusi mahdollisuus tehdä keskitetty tullaus on hyvä uudistus yrityksille, koska esimerkiksi on etu saada tavara nopeasti käyttöön. Keskitetyn tullauksen voidaan todeta helpottavan yrityksen tuontiprosessia. Kuitenkin tämän toimivuutta ei voida vielä taata ja tulevaisuus näyttää kuinka yritykset tulevat oikeasti tästä hyötymään.

Sähköinen järjestelmä ilmoittamiseen ja tiedonvaihtoon tulee vähentämään välivälikäsiä. Sähköisyys myös osaltaan virtaviivaistaa tuontiprosessia. Alkuperätodistuksien sähköistäminen koetaan hyvänä uudistuksena. Itse tullaus antaa uusia mahdollisuuksia yrityksille ja tämä voi nopeuttaa tuontiprosessia. Itse tullaus on kuitenkin harvempien yritysten etu, sillä järjestelmät voivat maksaa enemmän kuin

hyöty. Tuloksista voidaan myös päätellä sähköisen järjestelmät vähentävän väärinkäytöksiä ja edistävän turvallisuutta.

Tuloksissa Tullin myöntämät vakuudet nousivat esille voimakkaasti. Nämä kokevat muutoksia. Vakuudet tulevat pääsääntöisesti alenemaan, tietyt vakuudet siirtyvät AEOC-statuksen alle sekä tulee uusi mahdollisuus saada Euroopan Unionin laajuinen vakuus. Euroopan Unionin laajuinen vakuus helpottaa yrityksiä hallinnollisesta näkökulmasta. Vakuuksien aleneminen myös mahdollistaa pienemmän rahallisen panostuksen yrityksiltä. Haittapuolin muutoksessa on tullausarvon muutos eli viimeistä kauppaa edeltävän hinnan käyttäminen tullausarvon perusteena.

AEO-statuksen uudistukset ovat hyviä. Yritykset voivat saada parempia etuuksia AEO-statuksen kautta, mikä voi laittaa yritykset harkitsemaan tämän statuksen hankkimista.

Uuteen lainsäädäntöön siirryttäessä on yritysten hyvä huomioida ajankohtainen tieto sekä perehtyä muutoksiin. Lainsäädännön uudistuksen kautta yritykset voivat saada uusia hyötyjä, kuten esimerkiksi ottamalla huomioon AEO-statuksen. Yritysten pitäisi siis tässä vaiheessa käydä läpi omat toimintamallinsa ja katsoa, onko uudistuksista hyötyä heidän prosesseihinsa.

AEO-status tekee luotettavan kuvan yrityksestä, koska tämä on Tullin luottoasiakas. Kuitenkin tutkimuksen tuloksien kautta voi miettiä AEO:n lopullisia hyötyjä. Tullilainsäädännön uudistuksen myötä tulevat käytännöt varmasti nostavat AEO-statuksen arvoa yritysten keskuudessa. Tämän hankkimisen hyöty tulee kuitenkin varmasti myös jatkossa olemaan yksi kansainvälistä kauppaa harjoittavien yritysten suurin kysymys.

Tuloksien myötä parhaimpana uudistuksen tietolähteenä tullilainsäädännön uudistuksesta voi pitää Tullin kotisivuja. Ajankohtaisin tieto löytyy täältä. Tulli koetaan myös parhaimmaksi neuvonantajaksi, joten kysymyksien herätessä tulisi yrityksen ottaa yhteyttä tähän virastoon.

Tullilainsäädännön muutoksen aikataulun toteutus jakaa tuloksien mukaan mielteitä. Aikataulu koetaan ongelmattomaksi, sekavaksi ja tiukaksi. Tämän tuloksen myötä on siis hyvä painottaa Tullin kotisivujen seuraamista ajankohtaisimman tiedonsaannin ja oikeiden aikataulujen varmistamiseksi.

Toimintamallimuutokset	<ul style="list-style-type: none"> + Asioiden virtaviivaistuminen + Uudet mahdollisuudet toimintamalleissa - Uuden opettelu - Tullausarvon muutos - Joidenkin menettelyjen päättyminen - Osa yrityksistä joutuu miettimään prosessit uudelleen
Tullausarvo	<ul style="list-style-type: none"> + Estää liian pienet tullit + Mahdollisuus lievennyksiin joissakin tullimenettelyissä (varastointi, jalostus) - Muutos lisää alussa työmäärää - Aikaisempi mallit ollut hyödyllinen monille toimijoille - Viimeisen laskun saanti voi olla hankalaa, jos tavara vaihtaa omistajaa monta kertaa
Keskitetty tullaus	<ul style="list-style-type: none"> + Antaa vaihtoehtoisia tapoja tullaukseen + Virtaviivaistaa tuontiprosessia - Isojen yritysten etu - Voi aiheuttaa kielellisiä ongelmia
Sähköinen toimintaympäristö	<ul style="list-style-type: none"> + Ilmoittamisen paikkasidonaisuus häviää + Helpottaa ja nopeuttaa tuontiprosessia

	<ul style="list-style-type: none"> + Tiedonvaihto lisääntyy - Uudet järjestelmät ja niiden toimivuus - Kuinka hyvin muut maat saavat tämän toimimaan?
Vakuudet	<ul style="list-style-type: none"> + Vakuudet, jotka kattavat tietyt tullimenettelyt + Vakuus, joka on EU:n laajuinen + Vakuudet pääsääntöisesti alenevat - Vaatii tiettyä statusta yritykseltä

Taulukko 5. Esittää tutkimuksessa eniten esille nousseita asioita, joita tuonti kokee tullilainsäädännön muutoksessa.

7.3 Teoriakytkökset

Teoria rakennettiin tukemaan empiiristä tutkimusta. Näiden kahden yhteyden tulee olla kytköksissä toisiinsa, jotta tulos on hyvä. Alla teoriakytköksiä, joita tutkimuksesta voidaan todeta.

Union Customs Code-tullikoodeksin kautta tulee tulliselvitysprosesseihin ja tietojärjestelmiin muutoksia (luku 4.2). Tuloksien pohjalta voidaan todeta tämän vaikuttavan yritysten toimintaa, muun muassa uusien tietojärjestelmien myötä. Yritysten täytyy päivittää siis omansa. Uudistuneet tulliselvitysprosessit voivat aiheuttaa toimintamalli muutoksia vanhoihin käytäntöihin kuten tullausarvon määrittämiseen.

Tulleilta edellytetään saumatonta toimintaa ja hyvää palvelua, jotta tulliliitto toimii. Teorian (luku 4.1) sekä tuloksien pohjalta voidaan todeta tullilainsäädännön edistävän tätä. Sähköinen toimintaympäristö luo hyvän ympäristön kuljettaa informaatiota eli Tulli tulee hyötymään tästä uudistuksesta.

Tullilainsäädännön myötä tullimenettelyt tulevat kokemaan uudistuksia (luku 4.3). Tämän tarkoituksena on virtaviivaistaa toimintaa sekä tehdä uudelleen ryh-

mitys. Teoria tukee tuloksia ja virtaviivaistaminen koetaan tutkimuksen tuloksien pohjalta hyväksi uusien mahdollisuuksien kuten keskitetyn tullauksen ja itse tullauksen kautta.

Tullausarvo määritetään useimmiten tavarahan kauppaa-arvosta. Tavarasta maksettava vero lasketaan kauppaa-arvosta ja kuljetuskustannuksista (luku 3.3.2). Tullausarvona käytettävän kauppaa-arvon muutoksen myötä verotus voi kiristyä (luku 4.3.3). Tuloksista voidaan todeta tämän vaikuttavan yritysten toimintamalleihin, kun aikaisempi tullausarvon määrittäminen tapa on ollut hyödyllinen toimijoille.

7.4 Pohdinta

Opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää miten tullilainsäädännön uudistus tulee vaikuttamaan tuontiprosessiin. Teoria muodostui hyvin tukemaan empiiristä tutkimusta. Haastattelut antoivat suurta lisäarvoa tutkimukselle asiantuntijoiden näkemyksillä.

Kansainvälinen kauppa on tärkeää nykyisessä hyvin globaalissa maailmassa. On Euroopan Unionin etuoikeus pitää yllä toimivaa tullijärjestelmää. Uudistusten tekeminen tullilainsäädäntöön on haastavaa juurikin siksi, koska tätä soveltavat monet eri maat. Toimiva tulliyhteistyö kuitenkin edistää kaupankäyntiä ja turvallisuutta, joten tämän kaltaiset uudistukset ovat tärkeässä asemassa.

Tutkimuksen ja haastatteluiden kautta saatuja tuloksia voidaan verrata käytäntöön vasta kun uudistettua lainsäädäntöä on sovellettu jo jonkin aikaa kokonaisuudessaan. Tutkimus siis kertoo mitä tullilainsäädännön uudistus tarkoittaa ja mitä siltä odotetaan sekä mitkä ovat haasteita ja mitkä ovat mahdollisuuksia. Tutkimuksessa päästiin tavoiteltuihin tuloksiin. Suurin ja opinnäytetyön kannalta tärkein tieto saatiin haastatteluista.

Vaikka tutkimusta ei tehty toimeksiantona, voidaan tuloksien perusteella todeta tästä olevan hyötyä tietyille toimijoille. Tutkimuksen tuloksia voivat hyödyntää tuontiyhtyritykset, jotka haluavat tietoa tullilainsäädännön uudistuksista ja vaikutuksista tuontiprosessiin. Työ antaa perustaa siitä, mitä on tulossa ja mitä kannattaa

tehdä. On tärkeää olla ajan tasalla uudistuksesta, jotta saa parhaimman mahdollisen edun. Tuloksia voidaan myös hyödyntää tulevaisuudessa, kun mietitään vastaivako odotukset toteutuneita asioita.

Tutkimuksesta voidaan todeta, että uudistuksista tulle hyötymään myös IT-alan työntekijöitä. Uusien tietojärjestelmien käyttöönotto vaatii asiantuntevia henkilöitä niin Tullissa kuin tullausta harjoittavissa yrityksissä. Sähköinen toimintaympäristö on yksi lainsäädännön uudistuksen tärkeimmistä asioista, joka voidaan todeta sekä tutkimuksen teorian, että empiirisen tutkimuksen perusteella tärkeäksi.

Tullauksen asiantuntijat ja kouluttajat ovat tärkeässä roolissa muutoksen ollessa käynnissä. Yrityksien tulee käydä läpi omat prosessinsa ja joissakin tapauksissa tämä voi vaatia ulkopuolista apua. Tullausarvon muutos ja tämän vaikutus arvonnalisäverotukseen tuo tärkeään asemaan esimerkiksi verotuksen asiantuntijat.

Kiinnostavina uudistuksina tullilainsäädäntöön voidaan tutkimuksen pohjalta todeta itse tullaus ja keskitetty tullaus. Nämä antavat yrityksille vapaammat kädet tehdä tullausta ja vaikuttaa toimitusketjuun. Hyödyt voivat olla suuret näiden toimiessa halutulla tavalla ja yrityksiensä nähdessä edun hankkia oikeudet käyttää molempia uudistuksia.

Tullausarvon muutos nostattaa varmasti keskustelua tuontia harjoittavissa yrityksissä, erityisesti silloin kun on pystytty tullausarvon perusteena hyödyntämään hyvin edellisen kaupan kauppahintaa. Tämä tulee vaikuttamaan muun muassa verotukseen. Tullausarvo on yksi prosessi, joka yrityksiensä tulisi käydä läpi. Tämän prosessin toimiessa oikealla tavalla voi välttyä ylimääräisiltä kustannuksilta.

Tullilainsäädännön muutos jatkuu aina vuoteen 2020 asti. Kiinnostava jatkotutkimus olisi toteutuneista tullilainsäädännön muutoksista, kuinka nämä vaikuttivat yrityksiensä tuontiprosessiin ja kehitysehdotus tämän tullilainsäädännön pohjalta lisä uudistuksiin. On mielenkiintoista seurata ja nähdä kuinka Union Customs Code ja tämän myötä tulleet uudistukset toteutuvat käytännössä.

Jatkotutkimuksen voisi tehdä myös siitä, minkälaiset yritykset tulevat hyötymään tullilainsäädännön uusista toimintamalleista kuten itse tullaus ja keskitetty tullaus. Myös yksi kiinnostava jatkotutkimus on IT-alan näkökulmasta. Sähköinen toimintaympäristö tuo uusia mahdollisuuksia eli tutkimuksen aiheena voi olla tämän toimintaympäristön uudet mahdollisuudet sekä kehittämistarpeet.

7.5 Arviointi

Opinnäytetyön tekeminen oli pitkä prosessi. Mielenkiinto pysyi hyvin yllä kansainvälisen ja ajankohtaisen aiheen puolesta. Uuden aihealueen läpikäynti opinnäytetyöprosessissa tuotti myös tekijälle itselleen paljon uutta tietoa.

Teorian rajaaminen ja tiedon löytyminen olivat haastavimpia asioita opinnäytetyön teossa. Teorian tulee vastata empiiristä tutkimusta. Rajaus ja oikea tietoa ovat ratkaisevia tässä. Ongelmat tutkimuksen teossa olivat pieniä ja enimmäkseen koskivat tiedon löytymistä sekä pienien yksityiskohtien ymmärtämistä itse tullilainsäädännössä.

Aikataulutus tuotti myös pieniä haasteita. Työn yhdistäminen opinnäytetyön tekeen rajaa paljon hyvää aikaa pois itse tekemisestä. On tärkeää siis pitää kiinni hyvin suunnitellusta aikataulusta tämänkaltaisessa työskentelyssä. Juurikin aikataulusta kiinni pitäminen tuotti hyvää tulosta tämän opinnäytetyön teossa.

Opinnäytetyö oli mielenkiintoinen prosessi. Tutkimuksen tulokset olivat tekijän mielestä hyvät. Erityisen hyvä osa-alue oli haastateltavien valinnat sekä heiltä saatu tieto. Tutkimus tuotti halutulla tavalla uutta tietoa tullilainsäädännön muutoksesta.

LÄHTEET

Council On Foreign Relations. 2012. Mercosur. <http://www.cfr.org/trade/mercosur-south-americas-fractionious-trade-bloc/p12762>
South America's Fractionious Trade Bloc. Viitattu 4.2.2016

C5. Impact of changes to valuation under the Union Customs Code on customs duties: removal of the first sale rule under the current implementation legislation. 2014. <http://www.c5-online.com/blog/index.php/impact-of-changes-to-valuation-under-the-union-customs-code-on-customs-duties-removal-of-the-first-sale-rule-under-the-current-implementation-legislation/> Viitattu 4.3.2016

Descartes. EU Union Custom Code (UCC) Resources Center. <https://www.descartes.com/knowledge-center/eu-unions-custom-code-ucc-resource-centr> Viitattu 10.3.2016

Descartes. The EU Union Custom Code (UCC) & why it matters to global trade. 2016. <https://www.descartes.com/blog/201601/eu-union-customs-code-ucc-why-it-matters-global-trade> Viitattu 5.3.2016

Finlex. 2015. Tullilaki. Viitattu 15.10.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941466>

European Commission. 2015. The Union Customs Code: a recast of the Modernised Customs Code. Viitattu 15.10.2015. http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_code/union_customs_code/index_en.htm

Erns&Young. 2016. Indirect tax alert. <http://www.ey.com/GL/en/Services/Tax/International-Tax/Alert--EU-publishes-Union-Customs-Code-Implementing-and-Delegated-Acts--Major-changes-as-of-1-May-2016> Viitattu 5.3.2016

EUR- Lex Customs. 2015 Viitattu 29.11.2015. http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/customs.html?root_default=SUM_1_CODED%3D12&locale=en

EUR- Lex. 2015. Yhteisön tullikoodeksi. Viitattu 29.11.2015. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=URISERV:111010>

Euroopan komissio. 2014. Valokeilassa Euroopan unionin politiikka Tulli. Viitattu 26.1.2015. http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/fi/customs_fi.pdf

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2008. Tutki ja kirjoita. 13.- 14. osin uudistettu painos. Keuruu. Otavan kirjapaino Oy.

International Trade Administration. 2015. Free Trade Agreement. Viitattu 22.10.2015 <http://www.trade.gov/fta/>

Investopedia. 2015 What is international trade. Viitattu 1.11.2015. <http://www.investopedia.com/articles/03/112503.asp>

J. Kananen. 2015. Opinnäytetyön kirjoittaja opas: näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

L. Hiltunen. 2009. Validiteetti ja reliabiliteetti. Jyväskylän Yliopisto. Viitattu 3.5.2016
http://www.mit.jyu.fi/ope/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius_ja_reliabiliteetti.pdf

KPMG. 2015. Tax & Legal view. Viitattu 4.2.2016. <https://issuu.com/kpmgfinland/docs/kpmg-tax-legal-view-1-2015>

KMPG. 2016. Unionin uusi tullilainsäädäntö voimaan 1.5.2016. Viitattu 6.2.2016. <http://www.kpmg.com/fi/fi/ajankohtaista/uutisia-ja-julkaisuja/tax-flash/sivut/unionin-uusi-tullilainsaadanto-voimaan-1-5-2016.aspx>

Logistiikan maailma 2015 a. Yhteisökauppa eli sisäkauppa. Viitattu 28.10.2015. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Yhteis%C3%B6kauppa_eli_sis%C3%A4kauppa

Logistiikan maailma 2015 b. Huolitsija ja tullaustoiminta. Viitattu 29.10.2015. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija_ja_tullaustoiminta

Logistiikan maailma 2015 c. Tuontitapahtuman kuvaus. Viitattu 10.11.2015. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tuontitapahtuman_kuvaus

Logistiikan maailman 2015 e. Tulliselvitysmuodot. Viitattu 4.2.2016. <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tulliselvitysmuodot>

Logistiikan maailma 2015 f. Tuontitullaus. Viitattu 6.3.2016. <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tuontitullaus>

Logistiikan maailma 2015 g. Tulliyhteistyö - Euroopan Unioni. Viitattu 10.1.2016. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tulliyhteisty%C3%B6_-_Euroopan_unioni

Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki. Multikustannus Oy.

PricewaterhouseCoopersOy. 2015. Unionin tullikoodeksin soveltaminen alkaa 1.5.2016 – mikä muuttuu? Viitattu 25.1.2015. <http://uutishuone.pwc.fi/unionin-tullikoodeksin-soveltaminen/>

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

Taloussanomat. 2015. Taloussanakirja: tullitariffi. Viitattu 6.11.2015. <http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/?termi=tullitariffi>

Tilastokeskus. 2016. Kauppa. Viitattu 19.3.2016. http://tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_kotimaankauppa.html

Tilastokeskus. 2016. Teoreettinen viitekehys. Viitattu 17.4.2016. <https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/02/03/>

Tilastokeskus. 2016. Laadullisen ja määrällisen tutkimuksen erot. Viitattu 23.4.2016. <https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/01/07/>

Tulli 2008. Muut tullausarvon määrittämismenetelmät. Viitattu 25.1.2016. http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/muut_menetelmat/index.jsp

Tulli 2009 a. Suomen tulli on palvelu- ja lainvalvontaorganisaatio. Viitattu 21.10.2015. http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/index.jsp

Tulli 2009 b. Mihin tullausarvo perustuu. Viitattu 17.11.2015. <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/index.jsp>

Tulli 2009 c. Vapaa-alue ja vapaa varasto. http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/varastointi/vapaa_alue/index.jsp

Tulli 2009 d. Nimikkeistön käyttötarkoitukset. Viitattu 6.11.2015. http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/nimikkeistot/index.jsp

Tulli 2013. Tavaranimike. Viitattu 18.11.2015. http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/tulliselvitys/tavaranimike_verot_maksut/index.jsp

Tulli 2014 a. Tullilainsäädäntö. Viitattu 15.10.2015. http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tullilainsaadantoa/index.jsp

Tulli 2014 b. Tulli edistää ulkomaankaupan sujuvuutta. Viitattu 7.11.2015.
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/ulkomaankaupan_edistaja/index.jsp

Tulli 2014 c. Mitä tavaran tuonti maksaa. Viitattu 7.11.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/mita_maksaa/

Tulli 2014 d. Mikä on sitova tariffitieto? Viitattu 25.1.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/sitova_tariffi/index.jsp

Tulli 2015 a. Tulli valmistautuu EU:n tullilainsäädännön kokonaisuudistukseen. Viitattu 15.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/tulliviesti/2014/AJuttu_6_2015_UCC/index.jsp

Tulli 2015 b. Avainluvut ja kuviot. Viitattu 24.3.2016
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikkaa/index.jsp

Tulli 2015 c. Tulli tutuksi. Viitattu 21.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/index.jsp

Tulli 2015 d. Kauppa- arvo tullausarvon määrittämisessä. Viitattu 25.1.2015

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/kauppa_arvo/index.jsp

Tulli 2015 e. Vienti EU:n tullietuusopimusmaihin. Viitattu 16.11.2015.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuskohtelut/index.jsp>

Tulli 2015 f. Union Customs Code. Implementing provisions and transition periods. Viitattu 29.11.2015.
http://www.tulli.fi/en/releases/asiakastiedotteet_en/yritykset_en/as_tiedote_20150306_5/index.html

Tulli 2016 a. Intrastat. Viitattu 9.3..2016.
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/intrastat/liitteet16/01_FIN2016.pdf

Tulli 2016 b. Mitä on tuonti. Viitattu 10.11.2015.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/index.jsp>

Tulli 2014 c. Tavaran nimike. Viitattu 10.11.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/index.jsp

Tulli 2016 d. Tullietuudet tavaran alkuperän perusteella. Viitattu 1.3.2016.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/tullietuudet_alkupera/index.jsp

Tulli 2016 e. Tariffikiintiöt. Viitattu 1.3.2016.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/tariffikiintiot/index.jsp>

Tulli 2016 f. Tullisuspensiot. Viitattu 1.3.2016.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/tullisuspensiot/index.jsp>

Tulli 2016 g. AEO – valtuutettu taloudellinen toimija. Viitattu 1.2.2016
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/

Tulli 2016 h. Tuonti. Viitattu 25.1.2016.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/Lainsaadanto_uudistuu/koulutus_materiaali/tiedostot_helmikuu2016/tuonti.pdf

Tulli 2016 i. Saapuminen. Viitattu 6.3.2016.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/Lainsaadanto_uudistuu/koulutus_materiaali/tiedostot_helmikuu2016/saapuminen.pdf

Tulli 2016 j. Tuontiprosessi. Viitattu 6.3.2016
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/Lainsaadanto_uudistuu/mika_muuttuu/tuontiprosessi.jsp

Tuvia. 2016. Goods Classification. Viitattu 24.2.2016
<http://www.tuviagroup.com/en/classificazione-merci>

Ulkoasiainministeriö. 2013. EU:n yleinen tullietuusjärjestelmä (Generalised System of Preferences, GSP). Viitattu 16.11.2015.
<http://213.214.149.103/Public/default.aspx?contentid=92062>

Valtiovarainministeriö. 2015. Tullin UTU- hankkeen seurantaryhmä. Viitattu 27.1.2015.
<http://www.hare.vn.fi/upload/asiakirjat/21254/3831581076576537.PDF>

Yrittäjät. 2014. Suunnittelu ja markkinatiedon hankinta. Viitattu 2.11.2015.
<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/suunnittelu-ja-markkinatiedon-hankinta/>

Yrittäjät. 2014. Riskit. Viitattu 17.11.2015. <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/riskit/>

Yrittäjät. 2014. Maahantuonti EU:n ulkopuolelta. Viitattu 20.2.2016.
<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/maahantuonti-eu-n-ulkopuolelta/>

LIITE 1

Haastattelulomake

Tausta

1. Yritys?
2. Toimiala?
3. Tehtävä yrityksessä?
4. Kuinka kauan olet toiminut alalla?

Tullikoodeksi

5. Miten muutos vaikuttaa suomalaisiin maahantuoviin yrityksiin?
6. Näetkö uudistuksen yhtenäistävän kansainvälisiä toimintatapoja tullauksessa?
7. Onko uudistus mielestäsi ajankohtainen?
8. Kenelle uudistuksesta on eniten hyötyä tai haittaa?

Muutokset tuonnissa

9. Uskotko uudistettujen tulliselvitysprosessien ja tietojärjestelmien tekevän toiminnan virtaviivaisemmaksi halutulla tavalla? Kerro lyhyesti miten.
10. Mitä etuja tai haittoja uudistettu tullilainsäädäntö tuo tuontiprosessiin?
11. Millä tavalla?
12. Mikä tullilainsäädännön muutos on suurin verrattuna aikaisempaan lainsäädäntöön?
13. Miten tuontia harjoittavat yritykset voivat valmistautua muutoksiin tullaustoiminnassa?

14. Miten näet AEO- statuksen yrityksillä tulevaisuudessa? Kerro lyhyesti.

Uudistus käytännössä

15. Miten suomalaiset yritysten tulisi valmistautua lainsäädännön uudistuksiin?

16 Miten aikataulu uuden lainsäädännön käyttöön on mielestäsi toteutettu?