



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
VASA YRKESHÖGSKOLA  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Susanne Hakala

# SÄHKÖINEN VIENTITULLAUS HUOLITSIJAN NÄKÖKULMASTA

Liiketalous ja matkailu  
2011

## VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketalous

**TIIVISTELMÄ**

Tekijä	Susanne Hakala
Opinnäytetyön nimi	Sähköinen vientitullaus huolitsijan näkökulmasta
Vuosi	2011
Kieli	suomi
Sivumäärä	70 + 2
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

---

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, mitä tarkoittaa sähköinen vientiselvitys ja kuinka sähköinen vientiselvittäminen koetaan huolitsijan näkökulmasta katsottuna. Työssä tutkitaan myös, miten järjestelmä on käytännössä toiminut, millaista koulutusta kohderyhmä on aiheesta saanut ja onko koulutus ollut riittävää. Lisäksi selvitetään, miten sähköistä vientiselvittämistä voitaisiin vielä kehittää.

Opinnäytetyö on jaettu johdanto-, teoria- ja empiiriseen osaan. Tutkimuksen teoriaosiossa on käsitelty tullijärjestelmää, vientitullausmenettelyjä, tullitoiminnan sähköistämistä ja huolinnan eri osa-alueita. Empiirisessä osassa keskitytään eri tutkimusmenetelmiin, kyselytutkimuksen toteuttamiseen, tutkimustulosten läpikäymiseen ja lopuksi johtopäätösten pohtimiseen.

Empiirinen osuus toteutettiin kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä, jossa lähetettiin kyselylomake e-lomaketta apuna käyttäen vientiselvitysten parissa päivittäin työskenteleville henkilöille.

Tutkimuksen mukaan sähköisten vienti-ilmoitusten antaminen koetaan pääsääntöisesti helpoksi, vaivattomaksi ja ennen kaikkea nopeaksi toimenpiteeksi. Ongelmat aiheutuvat yleensä tullin ja yrityksen välisistä yhteysongelmista tai sanomapohjaisen ohjelman suorituskyvystä. Kehitysehdotukset liittyivät näihin edellä mainittuihin seikkoihin.

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Liiketalous

## ABSTRACT

Author	Susanne Hakala
Title	Electrical Customs Export Clearance from Forwarders' Point of View
Year	2011
Language	Finnish
Pages	70 + 2
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

---

The objective of this thesis was to solve what electronic customs clearance is and how the export clearance process is experienced from the freight forwarders' point of view. The thesis also researched how the system has worked in practice, what kind of training has been given to the staff members and has the training been extensive enough for the target group. The aim was also to find out if there is something that can be developed in the export declaration system.

The thesis is divided into three sections: introduction, a theoretical and an empirical –study. The theoretical study concentrated on introducing customs in general, clarifying export declaration methods and processes as well as customs electronic services and freight forwarding. The empirical study focused on different kinds of research methods, conducting a survey and the research questions and finally a conclusion on the study conducted.

The empirical study was conducted with a quantitative research method where questionnaires were sent by using an internet-based e-form to people who are daily working in the field of export declarations.

Based on the study the electronic export clearance system is mainly seen as being simple and effortless and first of all a rapid way of working. Problems, which are acquired the most, are usually connection problems in performance with the customs systems or the company's internal communication systems. The made development proposals are related to these issues.

---

Keywords	Electrical Customs Export Declaration, Export Clearance, Export, Forwarding
----------	---

## SISÄLLYS

### TIIVISTELMÄ

### ABSTRACT

1	JOHDANTO .....	8
1.1	Tutkimuksen esittely .....	8
1.2	Tutkimusongelma .....	9
1.3	Tutkimuksen tavoitteet .....	9
1.4	Työn rakenne .....	9
2	TULLI JA TULLAUS .....	11
2.1	Tullin tehtävät ja velvollisuudet .....	11
2.2	Tullin asiakkuudet.....	12
2.2.1	Pienasiakkaat .....	12
2.2.2	Avainasiakkaat .....	12
2.2.3	Kumppanuusasiakkaat .....	13
2.3	Sisäkauppa .....	13
2.3.1	Cassis De Dijon -periaate .....	14
2.3.2	Sisäkaupan tilastointi.....	14
2.4	Ulkokauppa .....	14
2.5	Tulliselvitys .....	15
2.6	Tulliselvitysmuodot ja tullimenettelyyn asettaminen .....	15
2.7	Tullimenettelyt.....	16
2.8	Tullilainsäädäntö.....	16
2.8.1	Tullikoodeksi.....	17
2.8.2	Kansallinen tullilaki.....	17
2.9	Tullitariffi.....	17
2.9.1	Harmonoidun järjestelmän nimikkeistö (HS).....	18
2.9.2	Tariffi ja tilastonimikkeistö (CN).....	18
2.9.3	Taric -nimikkeistö .....	19
2.10	Tullitoiminnan sähköistäminen ja uudistukset .....	20
3	VIENTITULLAUS .....	22
3.1	Sähköinen vienti-ilmoitus .....	22
3.1.1	Vientitullauspaikka.....	24

3.1.2 Turvatiedot .....	25
3.2 Viennin asiointitavat .....	25
3.2.1 Netti-ilmoittaminen .....	26
3.2.2 Sanomapohjainen asiointi.....	26
3.2.3 Palvelukanavan valintaan vaikuttavat tekijät .....	27
3.3 Vientimenettelyt.....	28
3.3.1 Suora vientimenettely.....	29
3.3.2 Epäsuora vientimenettely .....	30
3.4 Vienti-ilmoittamisen menettelyt .....	30
3.4.1 Tavanomainen vientimenettely .....	30
3.4.2 Yksinkertaistettu vientimenettely.....	30
3.4.3 Kotitullaus .....	32
3.4.4 Passitus .....	32
3.4.5 Jälleenvienti.....	33
3.4.6 Alustoimitusmenettely.....	33
3.4.7 Ulkoinen jalostus .....	33
3.5 Vientirajoitukset.....	34
3.6 Vientimenettelyn määräaika .....	34
3.7 Vientimenettelyn päättyminen .....	34
4 HUOLINTA.....	36
4.1 Pohjoismainen Speditööriliitto (PSYM).....	37
4.2 Huolinnan osatekijät .....	37
4.3 Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet .....	38
4.4 Huolitsijan velvollisuudet .....	40
4.5 Huolitsijan vastuu .....	41
4.6 Toimeksiantajan vastuu .....	41
4.7 Huolintasopimukset .....	42
4.8 Huolinnan asiakirjat.....	43
4.8.1 Huolintaohje .....	43
4.8.2 Sähköiset asiakirjat.....	43
4.9 Vientihuolinta .....	44
5 EMPIIRINEN TUTKIMUS.....	47
5.1 Tutkimusmenetelmät .....	47
5.2 Kyselytutkimuksen suunnittelu ja toteutus .....	49

5.3 Tutkimuksen tulokset ja analysointi .....	50
5.3.1 Ensimmäisen osion tulokset .....	50
5.3.2 Toisen osion tulokset .....	53
5.3.3 Kolmannen osion tulokset .....	56
5.4 Tutkimuksen luotettavuus .....	63
5.4.1 Tutkimuksen reliabiliteetti .....	63
5.4.2 Tutkimuksen validiteetti .....	64
6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA .....	65
6.1 Jatkotutkimusehdotukset .....	67
LÄHTEET .....	68
LIITTEET	

## KUVIOLUETTELO

<b>Kuvio 1.</b> Sähköinen vientitullausprosessikaavio	s. 24
<b>Kuvio 2.</b> Sähköisen asioinnin palvelukanavat	s. 26
<b>Kuvio 3.</b> Operaattorivälitteinen ja suora sanoma-asiointi	s. 27
<b>Kuvio 4.</b> Huolinnan osatekijät	s. 38
<b>Kuvio 5.</b> Tavarantoiminnan vientiprosessi ja huolinta	s. 45
<b>Kuvio 6.</b> Kokemusvuosien jakautuminen	s. 51
<b>Kuvio 7.</b> Muu kuin vientitoiminnan kokemus	s. 52
<b>Kuvio 8.</b> Kokemus sähköisestä vienti-ilmoittamisesta	s. 53
<b>Kuvio 9.</b> Koulutus sähköisen vientiselvitysten laatimiseen	s. 54
<b>Kuvio 10.</b> Koulutusmuodot	s. 55
<b>Kuvio 11.</b> Lisäkoulutuksen tarve	s. 55
<b>Kuvio 12.</b> Vientiselvitysten laatimisen vaivattomuus	s. 57
<b>Kuvio 13.</b> Ongelmatilanteiden esiintyminen	s. 58
<b>Kuvio 14.</b> Palvelun nopeus	s. 59
<b>Kuvio 15.</b> Havainnot järjestelmän puutteista	s. 60
<b>Kuvio 16.</b> Varamenettelyn käyttö	s. 61
<b>Kuvio 17.</b> Kokemukset varamenettelystä	s. 62

## **LIITELUETTELO**

### **LIITE 1. Kyselylomake**



# 1 JOHDANTO

Tässä luvussa esitellään tutkimuksen aihe, tutkimusongelma, tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuksen rakenne.

## 1.1 Tutkimuksen esittely

Tutkimus on tehty Vaasan ammattikorkeakoulun liiketalouden koulutusohjelman kansainvälisen kaupan suuntautumisen opinnäytetyönä. Tutkimus käsittelee sähköistä vientitullausta huolitsijan näkökulmasta. Lisäksi tässä tutkimuksessa perehdytään sähköisen vienti-ilmoitusjärjestelmän käytännön toimivuuteen. Tutkimuksen teoreettisessa osassa käsitellään perusasioita tullista, tulliselvityksistä ja sen eri muodoista, vientitullausjärjestelmästä, sähköisestä vienti-ilmoittamisesta ja tullitoiminnan sähköistämisestä. Teoriaosiossa selvennetään myös huolinnan määrittelmää, huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet sekä vientihuolintaprosessin vaiheet. Tutkimuksessa käytetyt käsitteet on määritelty kunkin aihealueen yhteydessä.

Tutkimuksen empiirisessä osiossa perehdytään tarkemmin käsittelemään, kuinka huolitsijat kokevat sähköisen vientiselvittämisen ja kuinka järjestelmä yleensä toimii. Empiirinen osio koostuu tutkimusmenetelmien esittelystä sekä itse kyselytutkimuksen toteutuksen selventämisestä ja tutkimustuloksista. Lisäksi tutkimuksella pyritään selvittämään, millaista koulutusta kohderyhmä on aiheesta saanut ja onko se ollut riittävää. Tutkimusmenetelmänä käytetään kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään kuuluvaa kyselytutkimusta. Kyselylomake toteutetaan sähköisesti internet-pohjaisen e-lomakkeen avulla. Lomake lähetetään erään huolintayrityksen vientiliikennettä hoitaville henkilöille, jotka ovat työssään päivittäin tekemisissä vientiselvitysten kanssa.

Tutkimusmateriaalia on ollut hyvin saatavilla ja tarkoituksena onkin ollut löytää mahdollisimman tuoreita lähteitä aiheesta. Idea tämän opinnäytetyön aiheeseen syntyi omasta kiinnostuksesta asiaan. Tutustuin sähköisiin vientitullauksiin ammattiharjoittelussani ja myöhemmin myös työssäni huolinta-alan yrityksessä. Näin ollen halusin tehdä opinnäytetyöni liittyen juuri tähän. Lisäksi vientiselvitysten sähköistäminen on ajankohtainen uudistus ja halusin oppia siitä lisää. Tutkimuk-

seni tarkoituksena on tuottaa hyötyä esimerkiksi huolinta-alan yrityksille tai huolitsijalle tarjoten mahdollisimman tuoretta tietoa sekä antaa uusia kehittämissajatuksia järjestelmän parantamisesta.

## **1.2 Tutkimusongelma**

Opinnäytetyön tutkimusongelmana on selvittää, mitä tarkoittaa sähköinen vientiselvittäminen ja kuinka sähköinen vientitullaus koetaan huolitsijan näkökulmasta?

Tarkentavia tutkimuskysymyksiä ovat: miten sähköinen palvelu toimii, kuinka henkilöstöä on koulutettu tai ohjeistettu järjestelmän käyttöön ja onko koulutus ollut riittävää sekä mitä voitaisiin vielä kehittää.

## **1.3 Tutkimuksen tavoitteet**

Tutkimuksen tavoitteena on perehtyä tullin sähköiseen vientiselvitysjärjestelmään ja tutkia kuinka huolitsijat kokevat vienti-ilmoitusten antamisen. Tarkoituksena on kerätä tietopaketti sähköisestä tullausjärjestelmästä yleisesti. Tuoretta tietoa tarjoamalla pyritään tuottamaan hyötyä esimerkiksi huolinta-alan yrityksille ja samalla tuoda uudistettua tullaustoimintaa tutummaksi huolitsijalle. Lisäksi tutkimuksessa selvennetään huolitsijan tehtäviä ja vientitoiminnan vaiheita yleisesti.

## **1.4 Työn rakenne**

Tutkimus on jaettu kolmeen osioon; johdanto-, teoria- ja empiiriseen osioon. Tutkimus rakentuu kuudesta luvusta.

Tutkimuksen ensimmäisessä luvussa esitellään tutkimuksen aihe, tutkimusongelma, tutkimuksen tavoitteet ja työn rakenne. Toisessa luvussa perehdytään Tullijärjestelmään, tullaukseen ja erilaisiin tullausmenettelyihin, tullilainsäädäntöön sekä tullitoiminnan sähköistämiseen. Kolmannessa luvussa keskitytään tarkemmin sähköisiin vientiselvityksiin, sen eri muotoihin ja menettelyihin, sähköisen asiointin palvelukanaviin ja vientiselvityksen vaiheisiin. Neljännessä luvussa käsitellään huolintaa käsitteenä. Lisäksi selvitetään huolinnan tehtäviä, velvollisuuksia, vastuuta ja lopuksi kuvataan vientihuolintaprosessi vaiheittain. Tutkimuksen em-

piirinen osa alkaa luvusta viisi. Tässä luvussa on selvitetty eri tutkimusmenetelmiä, kyselytutkimuksen suunnittelua ja toteutusta, tutkimusaineiston keruuta ja tutkimusaineiston käsittelyä ja analysointia. Kuudennessa luvussa esitellään tutkimuksen johtopäätökset.

## 2 TULLI JA TULLAUS

Tullauksella tarkoitetaan niitä toimenpiteitä ja menettelyitä, joita Euroopan unioniin (EU) saapuville tavaroille on tehtävä niiden luovuttamiseksi tuojatavaranhaltijalle tai joita vietävälle tavaralle on tehtävä niiden viemiseksi Euroopan unionista. (Kauppakamari 2007, E 1)

Suomen tulli kuuluu Euroopan unionin tullijärjestelmään ja sen keskushallinnon muodostaa Tullihallitus, joka on valtiovarainministeriön tulosohjauksessa oleva keskusvirasto. Valtiovarainministeriöllä on ylin keskitetty kansallinen päätösvalta tullausasioissa. Lisäksi tulli toimii läheisessä yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten että ulkomaisten viranomaisten kanssa. Suomi on jaettu viiteen tullipiiriin ja nämä ovat Eteläinen, Läntinen, Pohjoinen, Itäinen sekä Ahvenanmaan tullipiiri. (Melin 2011, 246)

### 2.1 Tullin tehtävät ja velvollisuudet

Tullin pääsääntöisenä tehtävänä on edistää yritysten ulkomaankaupan sujuvuutta ja lainmukaisuutta asiakasyhteistyöllä sekä ylläpitämällä sähköistä tiedonsiirtoa. (Melin 2011, 246) Tulli huolehtii siitä, että maahan tulevat ja sieltä lähtevät tavavirrat liikkuvat kontrolloidusti ja tulliselvityksissä noudatetaan EU:n ja kansallisen lainsäädännön vaatimuksia. (Tullihallitus 2009, a) Tullilaitos kantaa ulkokaupasta koituvat tullit, tuontimaksut ja arvonlisäveron, joista osan se tilittää EU:n komissiolle. Tulli soveltaa EU:n tullietuusopimusten ja WTO:n (World Trade Organization) alkuperäissääntöjä. (Pehkonen 2000, 212)

EU:n jäsenenä Suomi on osa yhteisön tulliliittoa, jonka keskinäisessä kaupassa tullit on poistettu, alkuperäissääntöjä ei sovelleta, ulkopuolisiin maihin kohdentuvassa kaupassa käytetään yhteistä tullitariffia ja kauppapolitiikkaa, sekä yhteisötavaroiden kauppa perustuu sisämarkkinasääntöihin. (Hörkkö ym. 2010, 78)

## **2.2 Tullin asiakkuudet**

Tullin asiakkuudet on jaettu kolmeen ryhmään; pien-, avain- ja kumppanuusasiakkaat. Tässä osiossa kerrotaan enemmän tullin eri asiakkuusvaihtoehtoista.

### **2.2.1 Pienasiakkaat**

Tullin pienasiakkaita ovat harvakseltaan tullissa asioivat yritykset, jotka eivät ole hakeutuneet rekisteröidyiksi asiakkaiksi. Tyypillinen pienasiakas on yritys, jolla on vain satunnaista vienti- tai tuontitoimintaa ja sen tulliliiketoimintatoteutus on suppea. Nämä yritykset eivät yleensä tarvitse tullausmenettelyihinsä tullin myöntämiä yksinkertaistuksia tai lupia. Pienasiakkaat voivat käyttää peruspalveluja tullin asiakaspalveluverkostossa. Heille myös tarjotaan maksuttomia nettiasiointipalveluita niissä tulliselvitysmuodoissa, joissa sähköinen asiointi on käytössä. Pienasiakkaisiin kuuluvat myös säännöllisesti asioivat käteisasiakkaat ja yksityishenkilöt. (Tullihallitus 2011, b)

### **2.2.2 Avainasiakkaat**

Avainasiakkaat ovat tullin palveluja säännöllisesti käyttävät yritykset. Avainasiakasryhmään kuuluvat esimerkiksi huolintaliikkeet, tuonti-, vienti-, Intrastat-, valmistevero-, autovero- ja veroraja- sekä merenkulkumaksuasiakkaat. Avainasiakkaat ovat myös yleensä tullin rekisteröityjä luottoasiakkaita, joilla on AEO -lupa (Authorized Economic Operator) tai sanomaliikennelupa. Tullin tavoitteena on tarjota avainasiakkaille tarpeiden mukaisia lupapalveluja siirtäen asioinnin painopistettä sähköiseen asiointiin sekä parantaa ilmoittamisen oikeellisuutta tukemalla asiakkaiden tulliosaamista. Lupapalveluilla tarkoitetaan luvanvaraisia ja yksinkertaistettuja menettelyjä. (Tullihallitus 2011, c)

Yksinkertaistetut menetelmät ovat EU:n lainsäädännön mahdollistamia helpotuksia tullimenetelmissä. Niiden tavoitteena on sujuvoittaa tullissa asiointia esimerkiksi sähköisiä ilmoitusjärjestelmiä käyttäen. Järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden tullissa asiointiin vuoden jokaisena päivänä ja kaikkina vuorokauden aikoina. (Tullihallitus 2011, c)

### 2.2.3 Kumppanuusasiakkaat

Kumppanuusasiakkaita ovat tullissa säännöllisesti asioivat yritykset, jotka käyttävät tullin palveluita jatkuvasti ja monipuolisesti. Kumppanuusasiakkailta edellytetään toiminnassaan omavalvontasuunnitelmaa, sitoutumista ilmoittamisen oikeellisuuteen sekä mahdollisten virheiden korjaamiseen. Lisäksi heiltä edellytetään tulliosaamista ja sitoutumista sähköiseen asiointiin tullin kanssa. Kumppanuusasiakkuutta edeltää kuukausien kumppanuusohjelma, jonka aikana tulli selvittää yritystä koskevat taustatiedot sekä tekee asiakkaan tullitoiminnan, laadunhallinnan ja riskien kartoitukset. (Tullihallitus 2009, d)

### 2.3 Sisäkauppa

Sisäkaupalla eli yhteisökaupalla tarkoitetaan EU:n sisämarkkinoilla harjoitettavaa kauppaa. Sisäkauppaan ei sovelleta lainkaan tullimuodollisuuksia eikä alkuperäisääntöjä. Kun tuote tai palvelu myydään toisessa jäsenmaassa olevalle ostajalle, kutsutaan sitä yhteisömyynniksi. Vastaavasti yhteisöhankinnalla tarkoitetaan tuotteen tai palvelun ostamista toisesta jäsenmaasta olevalta ostajalta. (FINTRA 2004, 231)

EU:n sisällä yhteisön jäsenmaiden välillä on vapaan liikkuvuuden periaate. Tämän periaatteen piiriin kuuluvat tavarat, kuljetukset, rahoituspalvelut, pääoma, informaatio- ja audiovisuaaliset palvelut sekä ihmisten liikkuminen. Yhteisön tullialueella liikkuvat tavaravirrat ovat yhteisötavaroita, jollei erikseen vahvisteta, että tavaroilla ei ole yhteisöasemaa. Yhteisöasema voidaan todistaa erillisillä todistuksilla. (Hörkkö ym. 2010, 78) Näitä todistuksia ovat esimerkiksi T2L-asiakirja tai T2LF-asiakirja. T2L- tai T2LF-asiakirjoina voidaan käyttää yhtenäisasiakirjaa eli SAD-lomaketta (Single Administrative Document), kauppalaskua tai rahtikirjaa. Vapaan kaupan tavoitteena on kaupan teknisten esteiden vähentäminen ja poistaminen. (Melin 2011, 249)

### **2.3.1 Cassis De Dijon -periaate**

Kansallisten määräysten vastavuoroinen tunnustaminen merkitsee sitä, että yhdessä EU-maassa valmistettu ja hyväksytty tuote hyväksytään sellaisenaan kaikissa EU-maissa (Cassis de Dijon -periaate). Periaatteen mukaan yhdessä jäsenvaltiossa laillisesti valmistettu ja markkinoitu tuote on esteettömästi päästettävä myös muiden jäsenvaltioiden markkinoille. Tämän periaatteen kumoaa sellaiset tilanteet, joissa kansalliset määräykset eroavat toisistaan merkittävästi tai ne eivät takaa riittävää tasoa terveyden ja ympäristön suojelussa. (FINTRA 2004, 53)

### **2.3.2 Sisäkaupan tilastointi**

Jäsenmaiden välisestä kaupasta kerätään tilastotietoa Intrastat-lomakkeilla. Vienti- ja tuontitoimintaa harjoittavat yritykset ovat velvollisia antamaan tulliviranomaisille tilastoilmoituksen käymästään yhteisökaupasta. Tämä ilmoitusvelvollisuus on niillä yrityksillä, joiden vuosittainen vienti- tai tuontitoiminta ylittää Suomessa määritellyn arvorajan. Vuonna 2011 määritelty arvoraja viennissä oli 500 000 € ja tuonnissa 275 000 €. Palveluiden kauppa ei kuulu Intrastat-tilastoinnin piiriin, vaan tilastointivelvollisuus on ainoastaan tavaroiden kaupassa. Tilastotiedot annetaan joko maksuttomalla kirjallisella lomakkeella tai sähköisesti. (Melin 2011, 251)

## **2.4 Ulkokauppa**

Ulkokaupaksi määritellään kaikki EU:n ulkopuolelle kolmansiin maihin kohdentuvat kaupat. (FINTRA 2004, 231) EU:n ja kolmansien maiden kaupassa sovelletaan yhteistä tullitariffia ja kauppapolitiikkaa. Näihin toimiin liittyy runsaasti erilaisia vaiheita kuten tuonnin valvonta, määrälliset rajoitukset, tullimaksut, tullivapautukset ja alennetut tullit, polkumyynnissäännökset, tasoitustullit, jalostusliikenne, viennin valvonta, preferenssisopimukset sekä kansainvälisiin sopimuksiin liittyvät kiintiöjärjestelyt. (Melin 2011, 252)

Euroopan unionilla on kahdenvälisiä kauppasopimuksia eri maiden ja maaryhmitymien kanssa, joita ulkokaupassa sovelletaan. Lisäksi käytössä on kauppasopi-

muksia, jotka antavat erityiskohtelun kehitysmaista tuleville tavaroille tai osalle niistä. Osalle näistä tavaroista on myös asetettu tuontikiintiöitä EU:n alueelle tuottaessa. (Melin 2011, 252)

Tuotteiden alkuperä pitää voida todistaa ja tuotteilta voidaan myös vaatia lisenssiä. (Melin 2011, 252) On tärkeää, että tavaroiden alkuperä määritetään oikein eri säädösten tarkoittamalla tavalla. Näissä tapauksissa edellytetään, että seuraavat asiat ovat määritelty; jotta tietyistä maista tuotua tavaraa voidaan pitää alkuperä-tuotteena, tavaroiden tulee täyttää tietyt perusteet. Lisäksi kyseessä olevan tavaranku- alkuperä pitää voida todistaa tai tarkistaa jonkin menetelmän avulla. (FINTRA 2008, 12-1)

## **2.5 Tulliselvitys**

Tulliselvityksellä annetaan maan tullilaitokselle ja viranomaisille selvitys tullatavasta tavarasta. Samalla ilmoitetaan tavaranku- laatu, määrä ja arvo.

EU:n alueella tapahtuvassa tullaustoiminnassa noudatetaan yhdenmukaisia sääntö- jä. Pääsääntöisesti kolmannesta maasta tullut tavara saa yhteisöaseman, kun se tullataan johonkin yhteisömaahan. Tämän jälkeen tavara voi vapaasti liikkua yh- teisön alueella. Kun tavaroita viedään kolmansiin maihin tai tuodaan EU:hun, ne on ensin tulliselvitettävä. (FINTRA 2004, 266)

## **2.6 Tulliselvitysmuodot ja tullimenettelyyn asettaminen**

Tavaralle on osoitettava jokin sallittu tulliselvitysmuoto. Tulliselvitysmuodon va- linta on riippumaton tavaroiden luonteesta, paljoudesta, alkuperästä sekä lähtö- tai määräpaikasta. Valinnan vapautta voivat rajoittaa erilaiset kiellot ja rajoitukset.

Tavaroille osoitettavia tulliselvitysmuotoja ovat esimerkiksi:

- tavaroiden asettaminen tullimenettelyyn
- tavaroiden siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon
- tavaroiden jälleenvienti yhteisön tullialueelta



- tavaroiden hävittäminen tullivalvonnassa
- tavaroiden luovuttaminen valtiolle. (Hörkkö ym. 2010, 116)

Maahantuojan ja huolitsijan on oltava yhteydessä toisiinsa ennen tavaransa saapumista maahan, jotta tavaralle voidaan taata esteetön kulku ja oikea tullimenettely. Jos tavaroita ei ole ajoissa asetettu oikeaan menettelyyn, etua ei voida myöntää jälkikäteen muutoin kuin tulli-ilmoituksen mitätöinnin kautta, joka on usein hankala ja harvoin mahdollinen käytäntö. (Hörkkö ym. 2010, 116)

Tulliselvitysmuoto on osoitettava meriteitse kuljetettujen tavaroiden osalta 45 päivän kuluessa siitä päivästä, kun yleisilmoitus on tehty. Muilla tavoilla kuljetettujen tuotteiden osalta selvitysmuoto on ilmoitettava 20 päivän kuluessa yleisilmoituksen teosta. (Hörkkö ym. 2010, 116)

## **2.7 Tullimenettelyt**

Tavaroiden asettaminen tullimenettelyyn voi tarkoittaa seuraavia asioita:

- luovutus vapaaseen liikkeeseen
- passitus
- tullivarastointi
- sisäinen jalostus
- tullivalvonnassa tapahtuva valmistus
- väliaikainen maahantuonti
- ulkoinen jalostus
- vienti. (Hörkkö ym. 2010, 116)

## **2.8 Tullilainsäädäntö**

EU:ssa noudatetaan yhteistä tullilainsäädäntöä ja sen keskeisimmät säädökset ovat:

- koodeksi eli neuvoston asetus yhteisön tullikoodeksista. Koodeksi on uusittu työnimellä MCC (Modernized Custom's Codex)
- tullikoodeksin soveltamisasetukset

- tullittomuusasetus eli neuvoston asetus yhteisön tullittomuusjärjestelmän soveltamisesta
- Taric-asetus, asetus tariffi- ja tilastonimikkeistä ja yhteisestä tullitariffista. (Hörkkö ym. 2010, 106)

Kansallinen tullilainsäädäntö täydentää yhteisön tullilainsäädäntöä. Suomessa tärkeimpiä kansallisen lainsäädännön elementtejä ovat tullilaki ja -asetus. Kansallinen tullilaki määrää monia menettelytapoja, joita ovat esimerkiksi tulliverotus ja -valvonta, tullirikostutkinta, tullin tietojen luovuttaminen, tulliviranomaisten keskinäinen työnjako sekä tullin henkilöstörekisteriä koskevat asiat. (Melin 2011, 253)

### **2.8.1 Tullikoodeksi**

Euroopan unionin tullilaki on nimeltään tullikoodeksi. Se muodostuu 253 artiklasta. Laki pitää sisällään perusasiat kuten tullien kantamisen, yhteisöön saapumisen ja sieltä lähtemisen, tavaroihin kohdistettavia tullitoimintoja, tullipassitukseen, tullietuuksiin, verovelkaan ja muutoksen hakuun liittyvät seikat. (Kauppakamari 2011, E8 1)

### **2.8.2 Kansallinen tullilaki**

Kaikkia tilanteita, joihin vaaditaan lainsäädäntöä, ei ole otettu huomioon koodeksin ja sen soveltamisasetusten artikloissa. Tämän vuoksi täydennyksenä tarvitaan vielä Suomen kansallinen tullilaki. Se sisältää 55 pykälää yleisistä säännöksistä, soveltamisalasta, eräistä tullittomuustilanteista, tullilaitoksen henkilöstörekistereistä, salassapidosta, tullin maksamisesta, tullinkorotuksesta, virhemaksusta, tulliuhutokaupasta, muutoksenhausta, tullirikoksista, takavarikoidusta tavarasta jne. (Kauppakamari 2011, E8 1)

## **2.9 Tullitariffi**

Tulliselvityksessä kaikille tuotaville ja vietäville tavaroille on ilmoitettava tavaranimike. Tavaranimikkeen löytyminen, toisin sanoen tavaraluokittelu, on tulliselvittämisen ydin. Tuonnissa tavaranimike koostuu kymmenestä numerosta se-

kä mahdollisista neljän merkin pituisista lisäkoodeista. Viennissä ja sisäkaupan tilastoinnissa käytetään kahdeksan numeroista koodia sekä vientituen alaisista tavaroista kahdentoista numeron sarjaa (nimike 8 numeroa ja lisäkoodi 4 numeroa). (Tullihallitus 2009, e)

Tariffit ovat kaikissa EU-maissa yhtenäistetyt ja niillä on kansainvälisen sopimuksen oikeudellinen asema. EU:ssa sovelletaan kahta eri tullinimikkeistöä. Ne eroavat toisistaan vain nimikemäärän perusteella.

EU:n tullinimikkeistö ja tariffi perustuu maailman tullijärjestön yhtenäistettyyn tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmään (HS-järjestelmään). Järjestelmästä käytetään nimitystä yhdistetty CN-nimikkeistö (Combined Nomenclature). (Melin 2011, 253) Sen perustana toimii harmonoitu järjestelmä (HS-nimikkeistö), johon on lisätty CN:n alanimikkeiksi kutsuttaja alajaotteluja. Jokaisella yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeellä on kahdeksannumeroinen sarjakoodi. (EUROPA)

### **2.9.1 Harmonoidun järjestelmän nimikkeistö (HS)**

Harmonoidun järjestelmän nimikkeistö toimii pohjana CN- ja TARIC-nimikkeistölle. Se on maailman tullijärjestön luoma kansainvälinen kauppatavaroitten tavarankuvaus ja koodausjärjestelmä, joka sisältää:

- yleiset tulkintasäännöt
- jaksot ja ryhmät sekä niiden huomautustekstit
- 4-numeroiset päänimikkeet ja 6-numeroiset alanimikkeet (Tullihallitus, f)

Harmonoitu järjestelmä uudistuu 1.1.2012. Edellinen päivitys järjestelmään tehtiin vuonna 1983 ja HS 2012 on järjestyksessään viides uudistus. Päivitys sisältää yhteensä 220 uudistusta. Ympäristölliset asiat ovat tämän uudistuksen pääosassa. Järjestelmä on käytössä yli 200 maassa. (WCO – World Customs Organization)

### **2.9.2 Tariffi ja tilastonimikkeistö (CN)**

CN-nimikkeistöä käytetään viennissä sekä sisäkaupan tilastoinnissa (Intrastat). Se on yhdistetty nimikkeistö, johon sisältyy:

- 8-numeroiset alanimikkeet
- yleissäännöt ja erityismääräykset
- tullien määrät tuotaessa EU:n ulkopuolelta (ei etuustulleja)
- erilaisia liitteitä. (Tullihallitus 2009, f)

### 2.9.3 Taric -nimikkeistö

Taric-nimikkeistöä käytetään tuonnissa tuotaessa tavaroita kolmansista maista. Taric-nimikkeistöä kutsutaan myös yhdistetyksi nimikkeistöksi. Yhteisessä tullitariffissa vahvistetaan Euroopan unioniin tuotavista tavaroista kannettavat tullit. Nimikkeistö sisältyy komission ylläpitämään tietokantaan, joka sisältää:

- 10-numeroiset alanimikkeet
- yhdistetyn nimikkeistön määräykset ja tullit
- erilaisia etuustulleja
- polkumyyntitullit
- tuontiin ja vientiin liittyviä erilaisia EU:n rajoituksia, kieltoja ja määräyksiä
- alaviitteet. (Tullihallitus 2009, f)

Toisinaan on myös tarpeen ilmoittaa lisäkoodeja tullinimikkeiden lisäksi. Tuonnissa tavaranhaltija ilmoittaa kymmennumeroisen tullinimikkeen lisäksi nelinumeroisen lisäkoodin tiettyjen tuontirajoitusten ja tullimääräysten soveltamiseksi. Viennissä lisäkoodeja käytetään liittyen esimerkiksi EU:n maataloustuotetukiaisiin. Lisäkoodit liittyvät lisäksi muun muassa seuraaviin tilanteisiin: vientitukiin, muihin vientitilanteisiin liittyvät erillismääräykset ja -rajoitukset, maatalouden maksuosiin, polkumyynti- ja tasoitustulleihin, eräisiin lääkeaineisiin sekä viitehintoihin. (Hörkkö ym. 2010, 195)

Tulliviranomainen on velvollinen antamaan asiakkaalle sitovia ennakkotietoja sovellettavasta tullinimikkeestä. Suomessa tullinimikkeiden tiedot antaa Tullihallitus ja ennakkotiedon pyytämistä varten tulee täyttää erillinen lomake. Sitova tariffitieto STT (Binding Tariff Information BTI) on kirjallinen päätös, joka on voi-

massa kuusi vuotta antamispäivästä ja yhteisössä annettu tieto on voimassa koko EU:n alueella. (Melin 2011, 254)

Kansalliset tariffit julkaistaan vuosittain painettuina versioina. Viranomaisten käytössä olevat tariffit ja niissä tapahtuvat muutokset julkaistaan myös sähköisessä muodossa. Muutokset ja uudistukset päivitetään tarpeen tullen päivittäin, jolloin ne pysyvät hyvin ajan tasalla. Yhdistetyn nimikkeistön käytön ansiosta EU:ssa voidaan kerätä, vaihtaa ja julkaista luotettavaa ja ajan tasalla olevaa yhteisön ulkomaankaupan tilastoja koskevia tietoja. (EUROPA)

Tarkka luokitus asettaa tiettyjä rajoituksia ja haasteita ilmoitusvelvollisille, mutta tämä järjestelmä on ainoa tapa saada luotettavia ulkomaankaupan tilastoja, jotka ovat vertailukelpoisia myös kansainvälisellä tasolla. Tilastoja voidaan käyttää myös taloudellisessa ja poliittisessa päätöksenteossa. Järjestelmää voidaan pitää ilmoitusvelvollisen edunmukaisena, sillä he eivät ole ainoastaan tiedon tuottajia vaan usein myös kerätyn tiedon käyttäjiä. (Tullihallitus 2010, g)

## **2.10 Tullitoiminnan sähköistäminen ja uudistukset**

Vuonna 1965 Suomen tullilaitoksessa otettiin käyttöön ensimmäiset tietokoneet. Laajempi ulkomaankaupan yhtenäistetty tietojärjestelmä kehitettiin vuosina 1976-1980. Tämän jälkeen kehitettiin myös ensimmäinen sähköistetty huolitsijahoiteinen tullausjärjestelmä, jonka avulla verotustiedot annettiin magneettinauhoilla. Nopeasta kehityksestä huolimatta tuontitavaran luovutustapahtuma sähköistettiin vasta vuonna 2004, jolloin otettiin laajasti käyttöön läpimurron tehnyt ITU-tullaus (Integroitu tulliselvitysjärjestelmä). Tällöin myös tullipassitukset sähköistettiin NCTS-projektin (New Computerised Transit System) myötä.

Sähköistetyn tuontitullauksen jälkeen sähköinen vientitullaus mahdollistettiin ensimmäisen kerran vuonna 2008 ja pakolliseksi se tuli loppuvuodesta 2009. Tullauksien sähköistämisen lisäksi EU:n ja Yhdysvaltojen vaatimuksesta myös turvatietojen antaminen tuli pakolliseksi vientitulliselvityksiin 1.1.2011. (Hörkkö ym. 2010, 63)

Euroopan unionissa on yhä meneillään laaja kehittämisohjelma tullaustoiminnan uudistamiseksi. Tätä kehittämisohjelmaa kutsutaan nimellä Tulli 2013-ohjelmaksi. Tullaustoiminnan kehittäminen tapahtuu asteittain vuosien 2008-2013 aikana ja uudistusten tarkoituksena on sähköistää koko tulliympäristö, jossa paperipohjainen menettely olisi jatkossa vain poikkeustapaus. E-tullihankkeen valmistuttua se käsittää kaikki tuontiin, vientiin ja passitukseen liittyvät asioinnit erityismenettelyineen. (Suomen yritykset ry)

Ohjelman pääsääntöisenä tavoitteena on auttaa tullihallituksia helpottamaan laillista kansainvälistä kaupankäyntiä sekä yksinkertaistamaan ja nopeuttamaan tullimenettelyjä kokonaisvaltaisesti. Lisäksi ohjelman tavoitteena on mahdollistaa muun muassa seuraavanlaisia toimia ja uudistuksia:

- tukea EU:n sähköisen tullitoiminnan kehittämistä niin, että se vastaa sisämarkkinoiden tarpeita ja suojelee yhteisön taloudellisia etuja sekä lisää turvallisuutta kaupankäyntiin
- edistää uudistetun tullikoodeksin täytäntöönpanoa
- rohkaista tullihallintoja toimimaan yhteistyössä siten, että ne hoitavat tehtäviensä yhtä tehokkaasti, ikään kuin kyseessä olisi yksi ainoa tullihallitus
- lisätä kansainvälisten tullien yhteistyötä EU:n tullihallintojen sekä EU:n ulkopuolisten maiden viranomaisten kesken toimitusketjun turvaamisen alalla
- alustaa laajentumista tietojen ja kokemusten vaihdolla kyseisten maiden hallintojen kanssa
- lisätä entisestään yhteistyötä kolmansien maiden tullihallintojen, ehdokasmaiden, mahdollisten ehdokasmaiden ja Euroopan naapuruspolitiikan kumppanuusmaiden välillä
- luoda standardeja sekä yksinkertaistaa tullijärjestelmiä ja valvontaa, jotta kustannuksia, jotka aiheutuvat hallinnollisista tehtävistä ja taloudellisten toimijoiden sääntöjen noudattamisesta voitaisiin pienentää
- kartoittaa, soveltaa ja kehittää parhaimmaksi koettuja työkäytäntöjä. (EU-ROPA, Tulli 201

### 3 VIENTITULLAUS

Vienti on usein yrityksen ensimmäinen ja yleisin ulkomainen operaatiomuoto. Vientitoiminta on perinteisesti ymmärretty niin, että tuotteet viedään asiakkaalle koti- ja valmistusmaan rajojen ulkopuolelle. EU:n jäsenyyden myötä tämä ajattelumalli muuttui. Nykyisin myynti toiseen EU-maahan käsitetään yhteisömyyntinä, sisäkauppana tai sisäkaupan vientinä ja varsinaista vientiä on myynti EU-maiden ulkopuolelle. (FINTRA 2004, 298)

Viennissä voidaan käyttää kolmea eri toteuttamistapaa: epäsuoraa-, suoraa- ja välitöntä vientiä. Epäsuorassa viennissä yritys käyttää kotimaassa olevaa jakelun välijäsentä, joka voi olla esimerkiksi vientiagentti tai vientiliike. Suorassa viennissä viejä käyttää kohdemaassa olevia jakelun välijäseniä kuten esimerkiksi tuontiagenttia tai maahantuojaa. Välitön vienti tarkoittaa tavaroiden myyntiä suoraan lopullisille asiakkaille kohdemaassa ilman jakelun välijäseniä. (FINTRA 2004, 298-299)

#### 3.1 Sähköinen vienti-ilmoitus

Kaikki EU:n tulli- ja veroalueen ulkopuolelle vietävät tavarat tulee asettaa vientimenettelyyn. Tämä tarkoittaa, että yhteisöstä lähtevistä tavaroista annetaan sähköinen vienti-ilmoitus, jotta tulliviranomainen voi määrittää, mitkä vientisäännökset ja -määräykset koskevat kyseistä tavaraa ja miten niitä on tavaroiden viennissä sovellettava. Ilmoituksen antamisella on myös muita syitä. Koska tavaroiden myynti EU:n ulkopuolelle on arvonlisäverotonta, poistumisvahvistetun vienti-ilmoituksen myötä myyjä voi osoittaa veroviranomaiselle myynnin arvonlisäverottoman osuuden. (Tullihallitus 2011, h)

Suomessa vienti-ilmoituksen antaminen sähköisesti tuli pakolliseksi 1.11.2009 ja huolitsijapohjaisen ja testatun sähköisen vienti-ilmoituksen lisäksi käytössä on Internet-pohjainen Web-ilmoitus.

Vain varamenettelytapauksissa esimerkiksi tullin omien tai yritysten sähköisten järjestelmien kaatuessa käytetään tullin paperilomakkeita. Näitä paperilomakkeita

kutsutaan SAD-yhtenäisasiakirjalomakkeiksi, jotka olivat käytössä ennen sähköistä vienti-ilmoitusta. Vienti-ilmoituksen antamisesta vastaa viejä, joka voi halutesaan määrätä asiamiehen (yleensä huolintaliikkeen) antamaan ilmoituksen puolestaan. Viejän tulee olla yhteisön jäsen. (Hörkkö ym. 2010, 203)

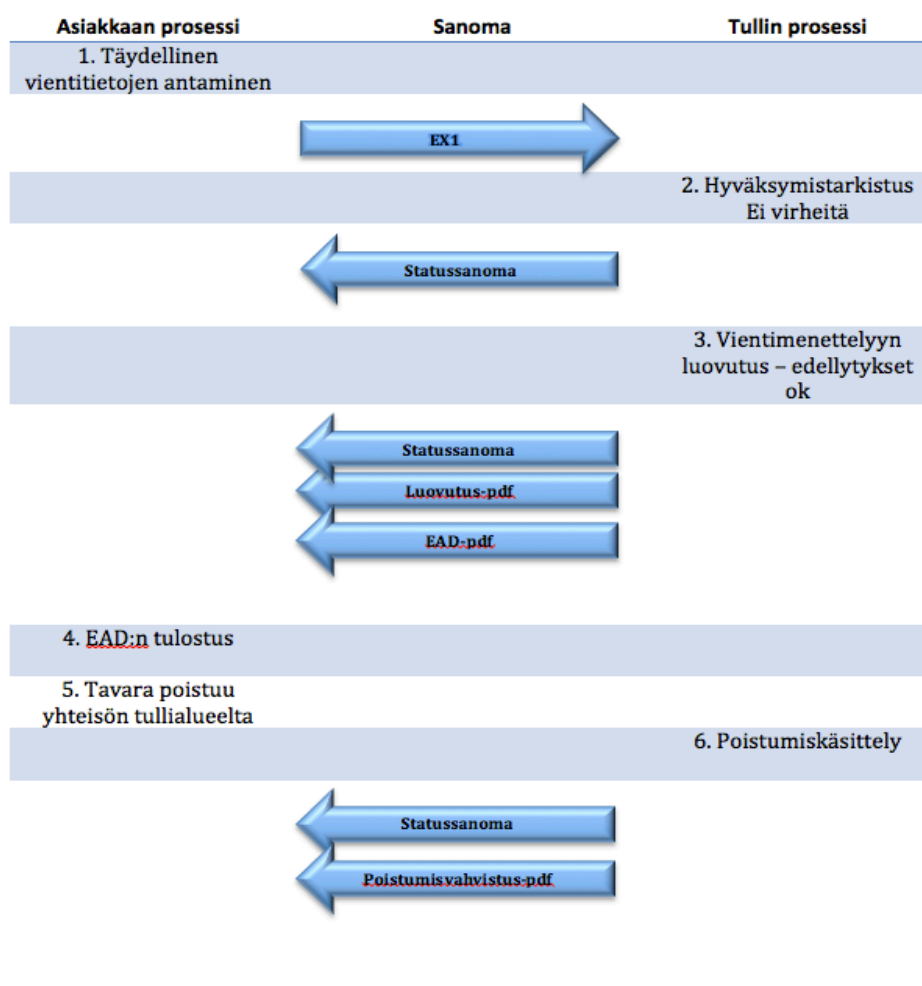
Vienti-ilmoituksessa on selvitettävä vientituotteiden tullinimikkeet sekä niitä koskevat mahdolliset vientirajoitukset ja -luvut. Vastuu ilmoituksella annettavien tietojen oikeellisuudesta on aina viejällä, vaikka hän käyttäisikin edustajaa (huolintaliikettä) ilmoituksen annossa. (Tullihallituksen viennin asiakasohje n:ro 23/2009 27.10.2009 versio 1.0)

Suomessa toimii kolmivaiheinen sähköinen ilmoittaminen, johon kuuluvat: saapuminen poistumispaikalle, poistumisen esittämisilmoitus ja poistumisilmoitus. Vaiheiden perusteella voidaan varmistaa, että tavaroista on annettu turvatiedot sisältänyt tullilmoitus ja tullilla on ollut mahdollisuus tarkistaa tavara poistumispaikalla. (Hörkkö ym. 2010, 277)

Tavaran tulliselvitysketju on sähköistetty kokonaisuudessaan vientimenettelyn aloittamisesta vientitavaran esittämiseen tullille poistumispaikalla. Näin pystytään takaamaan logistiikan sujuvuus esimerkiksi satamissa. (Hörkkö ym. 2010, 277)

Kuvio 1 selventää vientitullaus-sanoman kulkua asiakkaalta tullille ja tullilta asiakkaalle.





**Kuvio 1.** Sähköinen vientitullausprosessikaavio (Hörkkö ym. 2010, 191)

### 3.1.1 Vientitullauspaikka

Vientitullitoimipaikaksi kutsutaan paikkaa, jossa tavarat pakataan tai lastataan kuljetusvälineeseen vientiä varten. Vienti-ilmoitus on tehtävä viejän kotipaikan tullitoimipaikkaan tai vientitullitoimipaikkaan. Kuitenkin alihankkijatapauksissa ilmoitus voidaan jättää alihankkijan sijoittautumispaikkakunnan tullille. (Hörkkö ym. 2010, 189)

Tulliviranomaisen suostumuksella sekä asianmukaisesti perustellulla syyllä tullilmoitus voidaan jättää mihin tahansa tullitoimipaikkaan Suomessa tai muussa yhteisömaassa. (Hörkkö ym. 2010, 189)

Vientipaikan tulliviranomaisen on vastaanotettava ja hyväksyttävä tulli-ilmoitus, joka täyttää vaadittavat edellytykset. Jos tulli-ilmoitus ei täytä vaatimuksia, sitä ei saa myöskään hyväksyä vastaanotetuksi eikä tulliviranomainen saa luovuttaa tavaraa ilmoitettuun menettelyyn. Vientimenettelyyn ilmoitetut tavarat ovat tullivalvonnassa niin kauan, kun ne viedään tullialueelta. (FINTRA 2008, 14-3)

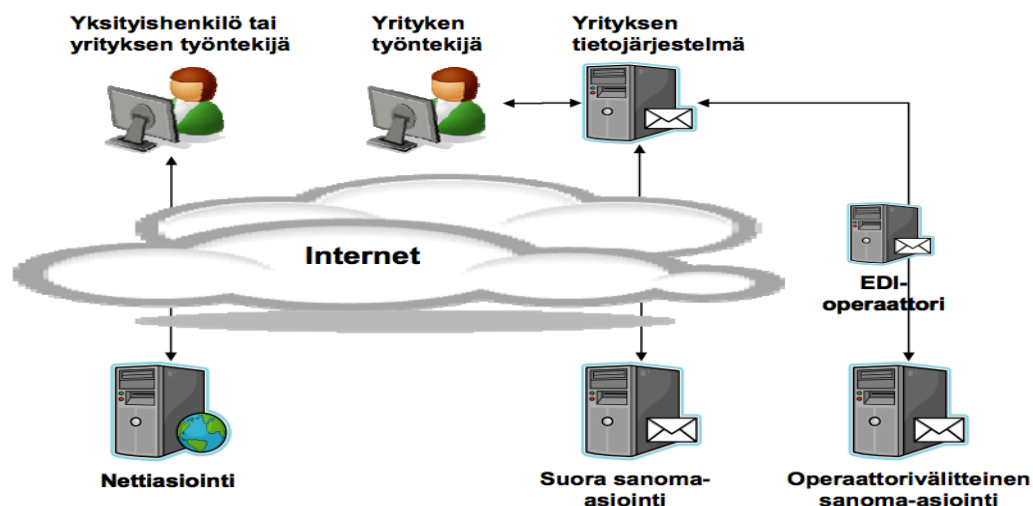
### **3.1.2 Turvatiedot**

Vienti-ilmoituksen tietosisältöön on lisätty turvatiedot kansainvälisen terrorismin ja rikollisuuden torjumiseksi. Pakolliseksi turvatietojen antaminen tuli 1.1.2011, mutta niitä on voinut antaa jo vuodesta 2009 alkaen. Turvatiedot annetaan sähköisesti saapumis- ja lähtemisilmoitusten yhteydessä. Näihin tietoihin kuuluu toimija-, tavara- ja kuljetustietoja. Uudempia ilmoitettavia tietoja ovat vientikuljetusten reittimaat, YK:n vaarallisten aineiden koodi ja rahdinmaksutapa. (Hörkkö ym. 2010, 203)

Sanomamuotoisissa ilmoituksissa on oma kenttensä täytettävälle turvatiedoille, johon ensin kirjoitetaan esimerkiksi turvatietoon viittaava teksti ja sen jälkeen kyseisen turvatiedon koodi. (Melin 2011, 279)

### **3.2 Viennin asiointitavat**

Viejä tai viejän edustajana toimiva huolintaliike voi jättää vienti-ilmoituksen joko Internet-palvelun kautta tai sanomapohjaisesti. Kuvio 2 selventää sähköisen asiointin palvelukanavat.



**Kuvio 2.** Sähköisen asiointin palvelukanavat (Tullihallitus 2011, i)

### 3.2.1 Netti-ilmoittaminen

Internet-palvelun kautta ilmoituksen voi jättää kuka tahansa viejä, sillä netti-ilmoittaminen ei ole luvanvaraista. Lisäksi netti-ilmoittaminen on ilmaista eikä siihen vaadita erityisohjelmistoa. Netti-ilmoituksen voi tehdä tunnistautumattomana käyttäjänä. Tullin netti-palvelun kautta voidaan jättää passitusilmoitukset, viennin tulli-ilmoitukset sekä saapumisen ja poistumisen ilmoitukset. Lisäksi internetin kautta voidaan antaa tiettyjen valmisteveron alaisten tuotteiden verottoon siirtoihin, autoverotukseen ja sisäkaupan tilastointiin liittyvät ilmoitukset. (Tullihallitus 2011, i)

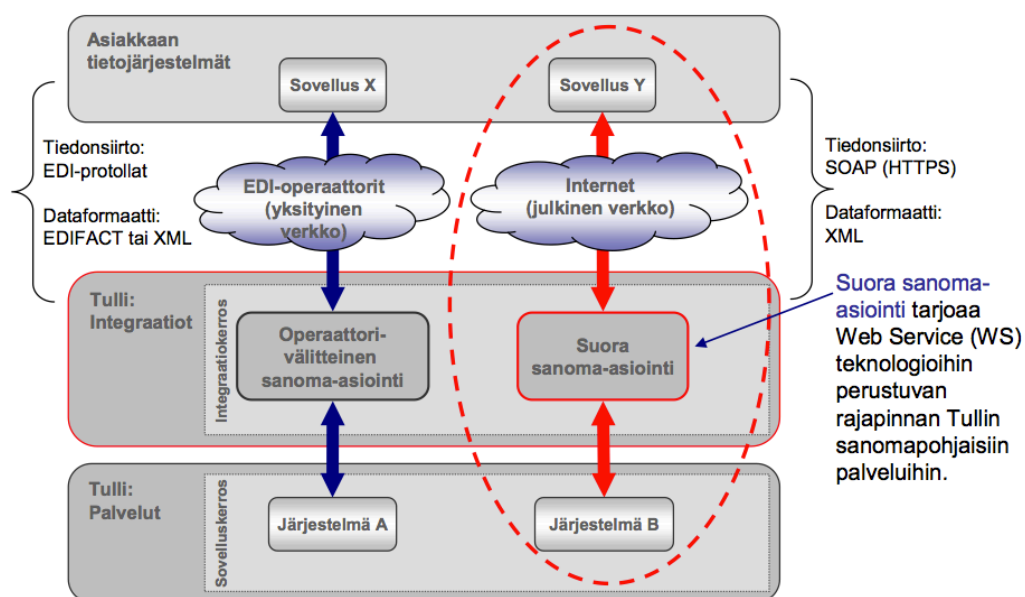
### 3.2.2 Sanomapohjainen asiointi

Sanomapohjainen asiointi on ollut toistaiseksi mahdollista vain tullin valtuuttamalla operaattoreilla. Tulevaisuudessa tullin tavoitteisiin kuuluu tarjota mahdollisuus sanomapohjaiseen asiointiin myös suoraan Internetin kautta. Kuviossa 3 kuvataan operaattorivälitteistä sekä suoraa sanoma-asiointia.

Sanomapohjaista vienti-ilmoituksen lähettäjää kutsutaan EDI-lähtäjäksi. EDI-lähtettäjä voi olla joko tavaranhaltija tai asiamies, joka antaa omia tai päämiehensä vienti-ilmoituksia XML-standardin mukaisina tulli-ilmoitussanomina tullin ELEX-järjestelmään. Tullin vientijärjestelmän nimi on ELEX (Electronic Export).

ELEX sisältää lakimuutosten vaatimat lisäykset vientitullaukseen sekä kansalliset viennin kehittämistarpeet sanomaliikenteessä. (Tullihallitus 2011, i)

EDI-lähtäjäksi tai suoran sanoma-asiointin käyttäjäksi voi hakeutua vain hyväksytty viennin rekisteröity asiakas tai huolintaliike. EDI-lähtäjällä tulee olla käytössään tullausohjelma, joka tuottaa vaadittavat sanomat tullin antamien standardien mukaan. Tällöin yrityksen tulee myös solmia sopimus sanomaoperaattorin kanssa, joka lähettää tarvittavat verkkoyhteydet sanomaliikennettä varten. Ennen kuin yritys pääsee EDI-lähtäjäksi, sen on testattava tullin kanssa käyttämänsä tullausohjelma ja verkkoyhteydet. (Tullihallitus 2011, i)



**Kuvio 3.** Operaattorivälitteinen ja suora sanoma-asiointi (Tullihallitus 2011, i)

### 3.2.3 Palvelukanavan valintaan vaikuttavat tekijät

Palvelukanavan valintaan vaikuttaa merkittävästi muun muassa yrityksen tulliasiointin volyyymi. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että kun tullii ilmoituksia on runsaasti on sanomapohjainen asiointi järkevää. Lisäksi valintaan vaikuttaa tullii-

ilmoitusten sisältö. Mitä monipuolisempaa yrityksen ilmoitusten sisältö on, sitä todennäköisimmin sanomapohjainen asiointi on kannattavampaa. Useita eri tavaraeriä sisältävän lähetyksen tulli-ilmoituksen antaminen on suhteellisen työlästä netti-ilmoituksella. Myös tulliosaaminen vaikuttaa suurilta osin valintaan. Tulliosaamisella tarkoitetaan henkilöstön tulliosaamisen tasoa. Netti-ilmoittamisesta on tarkoituksella tehty yksinkertaisempaa, koska se on tarkoitettu myös satunnaisille ilmoittajille. Sanomapohjainen asiointi vaatii jo tulliasioinnin laajaa osaamista. (Tullihallitus 2011, i)

Yrityksen omat tietojärjestelmät vaikuttavat myös palvelukanavan valintaan. Useissa yrityksissä käytössä olevista toiminnanohjausjärjestelmistä ei luonnollistikaan pysty siirtämään tietoa suoraan netti-ilmoittamisessa käytettävään nettilomakkeeseen. Sanomapohjaisessa ilmoittamisen järjestelmät taas ovat suoraan integroitavissa yrityksen omiin tietojärjestelmiin. Näin ollen järjestelmissä oleva tieto voidaan siirtää sähköisesti tulli-ilmoituksiin nopeammin ja virheettömimmin kuin manuaalisesti syöttämällä. (Tullihallitus 2011, i)

Tulli ei itse myy tai tarjoa vienti-ilmoittamiseen tarvittavia ohjelmistoja, vaan yrityksen on halutessaan tiedusteltava niitä tullausohjelmistoja tarjoavilta yrityksiltä. Yrityksellä on myös mahdollisuus tehdä tullausohjelma itse, mutta sekin vaatii tarkkoja yhteensopivuustestejä tullin tietojärjestelmien kanssa. (Tullihallitus 2011, j)

### **3.3 Vientimenettelyt**

Vientimenettelyissä yhteisötavara viedään yhteisön tullialueelta kolmansiin maihin. Vientimenettely on kuitenkin eri käsite, kuin jälleenvienti tai vienti ulkoisen jalostuksen menettelyyn. Jälleenviennillä tarkoitetaan muun kuin yhteisötavaran vientiä yhteisön ulkopuolelle. Ulkoinen jalostusmenettely taas tarkoittaa yhteisötavaran väliaikaista vientiä yhteisöalueelta jalostustoimintojen vuoksi. (Hörkkö ym. 2010, 189)

Euroopan unioni säätelee tullilainsäädännössä tullimenettelyn perusteet ja käytännön yksityiskohtaisesti. Säädöksiä ja ohjeita on Tullikoodeksissa ja sen sovelta-

misasetuksissa sekä Tullihallituksen vientimenettelyohjeissa Tullihallituksen tiedotuksissa. (FINTRA 2008, 14-1)

Käytössä olevat tullimenettelyt viennissä ovat normaali kaupallinen vienti, ulkoinen jalostus, passitus, tullivarastointimenettelyyn luovuttaminen (hyväksytään vain eräissä maissa ja tilanteissa) ja asettaminen jälleenviennin menettelyyn. (Hörkkö ym. 2010, 189)

Yhteisötavara voidaan luovuttaa vientimenettelyyn joko vapaasta liikkeestä, vapaa-alueelta, vapaavarastosta tai tullivarastosta. Vientitavarasta kannetaan mahdollinen vientitulli (vientitullia ei kanneta EU:ssa tällä hetkellä) ja siihen sovelletaan kauppapoliittisia toimenpiteitä ja muita vientimääräyksiä. (Pehkonen 2000, 225)

### **3.3.1 Suora vientimenettely**

Suorassa vientimenettelyssä tavarán lähtö- ja poistumispaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa. Tällöin viejä lähettää hyvissä ajoin ennen lähetyksen lähtöä vienti-ilmoituksen sähköisesti tulliin. Tulli vastaa ilmoitukseen joko hyväksymis- tai hylkäyssanomalla. Hyväksymissanoman jälkeen seuraa luovutussanoma, jonka liitteenä ovat luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD (Export Accompanying Document). (Melin 2011, 276)

MRN-viitenumero (Movement Reference Number) yksilöi ilmoituksen tulliviranomaisten järjestelmässä ja se sisältyy EAD:hen. MRN-numero on toimitettava poistumispaikalle sille toimijalle, joka antaa tullille saapuminen poistumispaikalle-ilmoituksen. Tulli vastaa tähän joko lastausluvalla tai -kiellolla. Saapuminen poistumispaikalle-ilmoituksen antajan on toimitettava MRN-numero edelleen myöskin sille toimijalle, joka lastaa tavarat poistumiskulkuneuvoon. Tämä toimija välittää tullille poistumisen esittämis-ilmoituksen ja poistumisilmoituksen. Ensimmäisellä mainitulla ilmoituksella kerrotaan, mitä vientitavaroita lastataan poistumiskulkuneuvoon ja poistumisilmoituksella vahvistetaan, että tavarat ovat poistuneet EU:n alueelta. Tämän jälkeen viejä saa viennistä poistumisvahvistuksen, jolla se voi todistaa viennin arvonlisäverottomuuden. (Melin 2011, 279)

### **3.3.2 Epäsuora vientimenettely**

Epäsuorassa vientimenettelyssä menettely alkaa Suomessa ja tavara poistuu yhteisöstä toisen jäsenmaan kautta. Tullausmenettely tapahtuu samalla tavalla kuin suorassa viennissä siihen saakka, kunnes EAD on esitetty yhdessä tavaroiden kanssa poistumispaikalla. Tämän jälkeen toisen jäsenvaltion tulliviranomainen hakee vienti-ilmoituksen tiedot oman maansa vientijärjestelmään EAD:ssa ilmoitetun MRN-numeron avulla. Suomen tulli saa poistumisjäsenvaltion tietojärjestelmästä sähköisen ilmoituksen vientimenettelyn päättymisestä omaan järjestelmäänsä. Lopuksi vienti-ilmoituksen lähettäjä saa, samalla tavoin kuin suorassa viennissäkin, Suomen tullin tietojärjestelmästä omaan tietojärjestelmäänsä sähköisen poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen. (Melin 2011, 276-277)

Tunnistautumaton netti-ilmoittaja saa edellisestä prosessista eroten EAD:n ja luovutuspäätöksen asioimalla tullitoimipaikassa sähköisen tulli-ilmoituksen antamisen jälkeen. (Melin 2011, 277)

### **3.4 Vienti-ilmoittamisen menettelyt**

Vienti-ilmoituksen voi antaa yksivaiheisena, jota kutsutaan tavanomaiseksi menettelyksi tai kaksivaiheisena eli yksinkertaistetulla menettelyllä ja kotitullauksena. Kaksivaiheinen ilmoittaminen on aina luvanvaraista. (Tullihallitus 2011, h)

#### **3.4.1 Tavanomainen vientimenettely**

Tavanomaisessa vientimenettelyssä vientitavara ilmoitetaan tullattavaksi vientipaikan tulliviranomaiselle. (Selin 2004, 225) Tavanomaisessa vientimenettelyssä menetellään kuten suorassa vientimenettelyssä.

#### **3.4.2 Yksinkertaistettu vientimenettely**

Sähköistetyn vientitullaustapahtuman myötä viennin yksinkertaistetut menettelyt ovat lähes täysin menettäneet merkityksensä tai ne on jopa kumottu. Näitä menettelyjä voidaan käyttää esimerkiksi sellaisissa tapauksissa, joissa vientitullausta

varten tarvittavat tiedot eivät ole täysimääräisesti käytettävissä lastausajankohtana. (Hörkkö ym. 2010, 192-193)

Yksinkertaistettuja menettelyitä viennissä ovat yksinkertaistetun ilmoituksen menettely ja kotitullaus. Nämä menettelyt ovat aina luvanvaraisia ja luvat haetaan erillisillä hakemuksilla tullilta. Luvat myönnetään sellaisille yrityksille, jotka ovat rekisteröityneet Suomen tullin vientiasiakkaiksi ja joiden vientierien tarkat määrät selviävät vasta kuljetusvälineen lastaushetkellä poistumispaikalla. Myös asiamies voi tehdä ilmoituksen viejän puolesta, jos siitä on sovittu yhdessä asiamiehen kanssa ja asiamiehellä on tiedossa viejäyrityksen luvassa määrittelyt ehdot, kuten esimerkiksi tavarakatelistat. Joissakin poikkeustapauksissa lupa voidaan myös myöntää asiamiehen nimiin. Näissä tapauksissa lupa rajataan vain erikseen sovittujen viejien ilmoituksissa käytettäväksi. (Tullihallitus 2011, Tullihallituksen viennin ELEX asiakasohje 39)

Yksinkertaistettu vientimenettely on kaksivaiheinen. Aluksi annetaan viennistä epätäydellinen vienti-ilmoitus, jolloin tavara luovutetaan vientimenettelyyn ja Tullilta saadaan lähetyksen viitenumero MRN. Ennen täydentävää toisen vaiheen vienti-ilmoitusta tavara saa poistua. Tällä epätäydellisellä ilmoituksella tulee ilmoittaa kaikki vienti-ilmoituksen pakolliset tiedot. Seuraavassa luettelossa luetaan kaikki pakolliset ilmoitettavat tiedot. Jos jokin mainituista 11 tiedosta puuttuvat tai ne eivät ole tiedossa ilmoitusta tehdessä, tieto voidaan antaa arviotietona. (Tullihallitus 2011, Tullihallituksen viennin ELEX asiakasohje 39)

Vienti-ilmoituksessa ilmoitetaan:

- sisämaan kuljetusmuoto
- kuljetusvälineen tunnus lähdetessä
- kuljetusmuoto rajalla
- aktiivisen kuljetusvälineen tunnus rajalla
- aktiivisen kuljetusvälineen kansallisuus rajalla
- pakkausten määrä (tulliselvitettävä erä ja tavaraerä)
- tulliselvitettävän erän bruttopaino



- tavaraerän bruttopaino
- tavaraerän nettopaino
- tavaraerän lisäpaljous
- tilastoarvo.

Epätäydellisessä ja täydentävässä ilmoituksessa yllä olevat tiedot voivat poiketa toisistaan. Ainoastaan täydentävän ilmoituksen paljoustiedot ja tilastoarvo eivät saa poiketa enempää kuin 10 prosenttia epätäydellisellä ilmoitetusta. Täydentävä ilmoitus jätetään kymmen päivän kuluessa vientimenettelyyn luovuttamisesta. Tähän on mahdollista saada lisää aikaa tullilta. (Tullihallitus 2011, Tullihallituksen viennin ELEX asiakasohje 39)

### **3.4.3 Kotitullaus**

Kotitullausmenettelyyn luvan voi saada tullilaitoksen rekisteröity asiakas. Käytännössä kotitullausmenettelyllä saadaan hyötyä yritykselle vain erityistapauksissa. Hyötyä saadaan muun muassa siitä, että riippuvuus tullilaitoksen aukioloajoista minimoituu. Tässä menettelyssä tavara luovutetaan vientimenettelyyn luvanhaltijan kirjanpitomerkinnällä. Edellytyksenä kotitullausluvan saamiselle ovat säännöllinen vienti, tavarakatteen tulee olla mieluiten riskitöntä, menettely on oltava valvottavissa kotitullauskirjanpidosta sekä tavarakatelistaus on oltava tullinimikekohtainen alkuperämain. Tulli edellyttää myös ennakkoilmoitusta aiotusta vientierästä lastausajankohdalla varustettuna. Ennakkoilmoituksena voidaan pitää esimerkiksi lastaussuunnitelmaa tietyltä ajanjaksolta, lastausmääräystä, kuljetustilausta, rahtikirjakopiota tai kauppalaskua. (Kauppakamari 2010, E5 3)

### **3.4.4 Passitus**

Passittamisella tarkoitetaan tavaroiden lähettämistä yhteisön kautta tai yhteisön sisällä ilman tullaamista eli verottomana. Myös passitusjärjestelmä on kokonaisuudessaan sähköistetty. Yhteisön sähköiset passitusjärjestelmät eli NCTS -järjestelmiin kuuluvat T1- ja T2-passitukset. Passituksessa kolmansiin maihin vietävä tavara voi liikkua yhteisön alueella tullittomana asiakirjan avulla. Näitä asiakirjoja voivat myös olla kansainvälisen kuorma-autoliiton takaama TIR-carnet,

kauppakamarijärjestelmän takaama ATA-carnet, ns. Reinin manifesti, lomake 302 Pohjois-Atlantin Liiton jäsenvaltioiden joukkojen välisessä liikenteessä, postipakkettikortti, lentorahtikirja sekä rautatiekuljetuksissa CIM-rahtikirja tai Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenteen rahtikirja. Tavara voidaan esimerkiksi passittaa Helsingistä Englantiin, josta se viedään Kanadaan. Passituksen avulla viejä saa tullilta suoraan liikkumiseen oikeuttavaan asiakirjan sekä asiakirjalla voidaan myös todistaa viennin tapahtuneen. (Melin 2011, 281; Hörkkö ym. 2010, 121)

### **3.4.5 Jälleenvienti**

Jälleenviennillä tarkoitetaan muiden kuin yhteisötavaroiden jälleenvientiä. Se on tulliselvitysmuoto tavaroille, joita ei ole tullattu EU:hun eivätkä ne ole saaneet yhteisötavaran asemaa. Näiden tavaroiden tulee olla koko ajan tullin valvonnassa ja niistä on myös ilmoitettava tulliviranomaisille ennakolta. Yleensä jälleenvientiä koskevat samat muodollisuudet ja vientirajoitukset kuin vastaavaa tavallista vientiäkin. (Melin 2010, 281)

### **3.4.6 Alustoimitusmenettely**

Alustoimitusmenettelyllä yhteisötavaroiden verottomissa toimituksissa kansainvälisen liikenteen vesi- ja ilma-aluksiin tulee käyttää vienti-ilmoitusta koskevia säädöksiä. Tämä koskee muonitustavaroiden ja polttoainetoimitusten lisäksi kansainvälisen liikenteen alusten verotonta varustamista. (Melin 2011, 282)

### **3.4.7 Ulkoinen jalostus**

Ulkoisella jalostuksella tarkoitetaan yhteisön alueen ulkopuolista hankintaa. Siinä yhteisötavara viedään yhteisön ulkopuolelle väliaikaisesti edelleen jalostusta varten. Tavarantoimitusprosessissa kannetaan vientitullit, sovelletaan kauppapoliittisia toimenpiteitä ja muita viennin normeja ja muodollisuuksia. Ulkoinen jalostusmenettely on luvanvaraista. Lupa myönnetään yhteisöön sijoittautuneelle jalostustoiminnan teettävälle yritykselle. Joissakin tapauksissa lupa voidaan myös myöntää pelkälle tavarantoimittajalle. Lupamenettelyitä on kaksi, tavallinen lupamenettely ja yksinkertaistettu lupamenettely. Luvan myöntämisen vaiheessa vahvistetaan sen soveltamiseen liittyvät ehdot. Tuotteen palauttamiselle asetetaan

määräaika. (Melin 2011, 269)

### **3.5 Vientirajoitukset**

Vientirajoitukset liittyvät Euroopan unionin omien etujen valvomiseen ja kansainvälisten sopimusten noudattamiseen. Rajoitukset on annettu terveydellisten, sosiaalisten tai taloudellisten intressien suojaamiseksi. Vientirajoitukset koskevat esimerkiksi ase- ja ydinteknologian, kaksikäyttötuotteiden, CITES-sopimuksen eli uhanalaisten kasvien ja eläinten ja näiden osien kaupan kieltäminen, kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden esineiden rajoitukset jne. (Hörkkö ym. 2010, 112; FINT-RA 2004, 302)

### **3.6 Vientimenettelyn määräaika**

1.1.2007 alkaen Euroopan unionissa hyväksyttiin 90 päivän säännös, jonka mukaan aloitettu vientimenettelyyn asettaminen on voimassa 90 päivää menettelyn aloittamisesta. Mikäli täydellinen poistuminen EU:n alueelta ei ole tapahtunut tämän ajan kuluessa, tulisi vientimenettelyn asettajavaltioiden mitätöidä vientimenettely tosiasiallisesti viemättömän tavaraosuuden osalta. Jos vientitarkoitus tämän jälkeen kuitenkin jatkuu, voidaan aloittaa uusi vientimenettely, jolloin käytävissä on jälleen uusi 90 vuorokauden määräaika. (Kauppakamari 2010, E3 5)

### **3.7 Vientimenettelyn päättymisen**

Vientimenettelyyn asettaminen päättyy poistumiskuitaukseen, jonka jälkeen sähköisen vienti-ilmoituksen lähettäjä saa sähköisen poistumisvahvistuksen. Viejä tarvitsee sähköinen poistumisvahvistuksen tullin ja arvolisäverottajan vaatimaan vientiarkistoon. Koko vienti päättyy joko koko erän poistumiseen yhteisön alueelta tai poistumistarkoituksella avattuun passitusmenettelyyn. (Hörkkö ym. 2010, 190)

Jos tavanmukainen poistumiskuitaus jää jostain syystä tekemättä, tulli voi vaatia vientimenettelyyn asetetusta tavarasta lisäselvityspyyntöjä tai toissijaisia näyttöjä tavarantoimituksesta. Näitä toissijaisia näyttöjä ovat esimerkiksi:

- määrämään tuontitullauksen osoittava asiakirja
- tavarán poistumisen todenneen yhteisömaan tulliviranomaisen allekirjoittama todistus, joka voi olla myös leimattu viennin saateasiakirja (EAD), mikäli kyseinen kohdemaalla niitä leimaa tai
- tavarán pois kuljettaneen kuljetusyhtiön allekirjoittama kuljetusasiakirja, josta ilmenee tavarán poistuminen yhteisön alueelta. (Hörkkö ym. 2010, 190)

## 4 HUOLINTA

Vapaasti määriteltynä huolinnalla tarkoitetaan materiaali- ja informaatiovirtojen hallintaa ja siirtämistä voimassaolevien kansallisten ja kansainvälisten lakien, direktiivien, määräysten ja sopimusten edellyttävällä tavalla, sovittuna aikana sovittuun paikkaan. Huolintatoimi ja siihen läheisesti liittyvä logistiikka muodostavat yhdessä kansainvälisen kaupankäynnin perustan. (Suomen huolintaliikkeiden liitto) Logistiikalla tarkoitetaan palveluja, jotka liittyvät tavaroiden kuljettamiseen, varastointiin ja tullaukseen. Tähän liittyy yleensä tarkkaan sovittu ja aikataulutettu yhteistyö tavaroiden kuljettamisesta lähtöpisteestä loppuasiakkaalle. (Kauppakamari 2003, C4)

Huolintaliike on yksityinen palveluntarjoaja, joka tukee lähettäjää tavaroiden eri kuljetusvaiheissa. Huolintaliike toimii lähettäjän agenttina huolehtiessaan tavaroiden kuljetuksista. Lisäksi huolintaliikkeen tulee tuntea eri maiden säädökset ja säännöt, lait ja toimintatavat tarkoin. (Nelson 2009, 179) Huolintapalvelu voi olla vain yksittäinen tulliselvitystehtävä tai kokonaisvaltainen kaupan toteuttaminen. Huolitsija voi olla joko luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Luonnollinen henkilö suorittaa tehtävän itse. Oikeushenkilö on huolintaliike, joka antaa tehtävän työntekijöilleen. (Suomen kuljetusopas)

Huolintaliikkeen toimintoja ovat esimerkiksi nouto, lastaus, kuljetuskapasiteetin varaus ja ostot, tullaus purkaminen, luovutus, edelleen toimittaminen, laskutus eri osapuolille, erilaisten tilastojen kerääminen, varastointi, mahdolliset asiamiesarvonlisäverotoimenpiteet, Intrastat-tilastoinnit ja monenlaiset logistiset kokonaisratkaisut. (Hörkkö ym. 2010, 26)

Huolitsijan työ on monivaiheista kuljetuslenkkien yhteenliittämistä, jossa pyritään minimoimaan kuljetuksiin liittyvät kitkatekijät. Huolitsija pyrkii valitsemaan tarkoituksenmukaisimman ja taloudellisimman kuljetusmuodon ja -tavan toimitettavan tavaralähettyksen laadusta ja määränpäästä riippumatta. Hänen tulee myös kyetä tuottamaan ja käsittelemään nopeasti ja virheettömästi kymmeniä lähetysten tarvittavia asiapapereita samalla huomioiden eri maiden vaatimukset, lain-

säädännökset ja menettelytavat. Varsinainen huolintatapahtuma on monimutkainen tiedonkäsittelytehtävä, jonka kohteena viime kädessä on kuljetettava tavara. (Suomen kuljetusopas)

Usein huolintapalveluluiden kysyntä alkaa siitä, kun yritys tekee ulkoistamis päätöksen. Yritystoiminnan trendeinä viime aikoina on ollut keskittyminen yrityksen omaan ydintoimintaan. Tämän seurauksena yritys usein ulkoistaa logistiikkatoimintojaan. Ulkoistamisen avulla pyritään parantamaan logistiikan toimivuutta ja kustannustehokkuutta ja tätä kautta myös nostamaan omaa kilpailukykyään. Logistiikan hallinnasta on muodostunut yhä tärkeämpi kilpailutekijä yritykselle. (Jalanka, Salmenkari, Winqvist 2003, 10)

Ulkopuolisen edustajan käyttö vientitoiminnassa tuo yritykselle useita merkittäviä etuja, sillä yrityksen ei tarvitse laajemmalti sitoa varoja tai henkilöitä vientitoimintaan. Yritys saa myös yhteistyön aikana arvokasta käytännön vientikokemusta ja tietoa eri markkinoista sekä niiden toimintatavoista. (Selin 2004, 62)

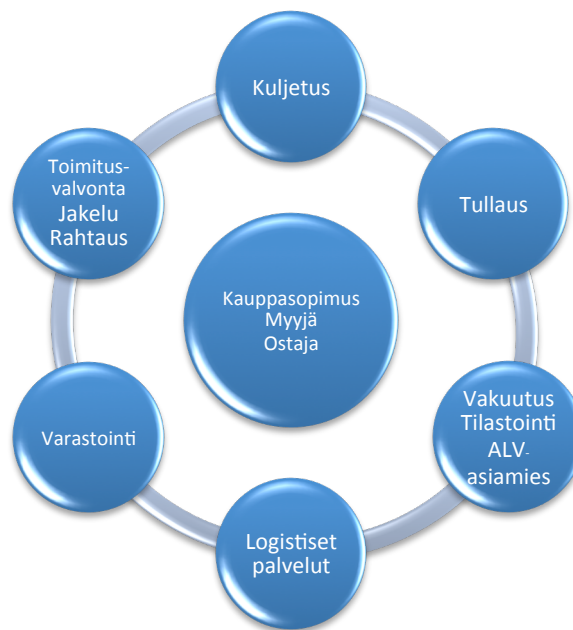
#### **4.1 Pohjoismainen Speditööriliitto (PSYM)**

Huolinnan käsitteellä, toimialalla ja tehtävillä ei ole lainkaan määritelmää Suomen laissa, eikä siihen liity varsinaisesti omaa lainsäädäntöä. Huolintatoiminta ei ole myöskään luvanvaraista eli kuka tahansa voi ryhtyä huolitsijaksi. (Kauppakamari, C5,1) Lainsäädännöllisen määritelmän puuttuessa syntyi tarve luoda alalle yhteiset toimintatavat ja pelisäännöt. Näin sai alkunsa vuonna 1919 Pohjoismaisen Speditööriliiton (PSYM) yleiset määräykset, jotka pitävät sisällään huolitsijan tehtävät, huolitsijan ja toimeksiantajan vastuuta koskevat määräykset, erimielisyyksien ratkaisemisen riitatilanteissa sekä kulujen korvaaminen mahdollisissa riitatilanteissa. Nykyiset ehdot tunnetaan nimellä PSYM 2000 ja määräyksillä on hyvin keskeinen merkitys Suomessa ja muissa Pohjoismaissa. (Hörkkö ym. 2010, 26)

#### **4.2 Huolinnan osatekijät**

Huolitsijan toimeksiantoon voi Pohjoismaisen Speditööriliiton mukaan kuulua kuvion 4 mukaisia osatekijöitä. Huolinnan osatekijät koostuvat muun muassa ta-

varan logistisista palveluista, joita voivat olla tavaran kuljetus, varastointi, jakelu, rahtaus ja toimitusvalvonta. Osatekijöihin kuuluvat myös tavaroiden tullaus, vakuutuksen hankkiminen sekä tilastointi. Näiden lisäksi huolitsijan toimeksiantoon voi kuulua lukuisia muitakin vaiheita.



**Kuvio 4.** Huolinnan osatekijät (Hörkkö ym. 2010, 27)

Jotta huolintaliike voi toimia kansainvälisillä markkinoilla mahdollisimman tehokkaasti, on sillä oltava laaja edustajaverkko, jonka toimivuus ja kattavuus takaa tavaravirtojen kuljettamisen tarvittaessa ovelta ovelle. (Hörkkö ym. 2010, 26) Tämä edustajaverkko hoitaa esimerkiksi yhteydenpitoa, kuljetuksia, välivarastointia, uudelleenlastauksia ja siirtokuormauksia. (Pehkonen 2000, 163)

### 4.3 Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet

Huolitsija vastaa koko toimitustapahtumasta kuljetuksen lähtöpaikasta määräpaikkaan asti. Pääsääntöisesti huolitsija toimii päämiehensä (viejä, tuoja tai toinen huolitsija) lukuun mutta omissa nimissään huolehtiessaan tavaroiden vienti- tai tuontitapahtumavaiheista. Huolitsijan tehtäviin kuuluu runsaasti eri vaiheita ja tehtävistä sovitaan yksityiskohtaisemmin osapuolien välisissä huolintasopimuksissa. (Melin 2011, 232)

Pohjoismainen Speditööriito on määritellyt yleisissä määräyksissään (PSYM 2000) huolitsijan tehtävät seuraavasti:

- tavarankuljetus
- tavarankorostointi
- muut tavarankuljetukseen ja korostointiin liittyvät seikat, kuten:
  1. tavarankorostaus
  2. toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi
  3. tavarankäsittely ja merkintä
  4. vakuutuksen merkitseminen
  5. avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa
  6. jälkivaatimusten periminen ja avustaminen muissa perimistömenpiteissä
  7. neuvonta jakelu- ja kuljetuskysymyksissä. (PSYM 2000; Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset)

PSYM:in mukaan huolitsijan tulee huolehtia tavaroiden kuljetuksesta kuljettajan vastuulla tai ilman. Tehtäviin kuuluvat myös lähetysten vastaanottaminen toimeksiantajan lukuun, tavaroiden purku, lastaus, tarkastus, pakkaaminen ja korostointi. Lisäksi huolintaliikkeen tulee myös hoitaa tavaroiden korostaus tai avustaa toimeksiantajaa korostuksessa, merkitä tavaravakuutus asiakkaan lukuun, avustaa asiakirjojen hankinnassa ja laadinnassa, suorittaa periminen jne. Huolitsija voi myös tehdä Inrastat-tilastoinnin ja huolehtia arvonnalisäveroasioista. (Hörkkö ym. 2010, 32)

Usein huolitsijan työ alkaa asiakkaan neuvonnalla ja tarjouksen antamisella esimerkiksi rahti- ja vakuutuskuiluista. Huolitsija voi myös suositella erilaisia pakkaamisvaihtoehtoja, järjestää sisämaankuljetuksia, etsiä sopivia rahdinkuljettajia ja järjestää tavaroiden kontituksia. Huolintaliikkeen ovat korvaamattomia ulkomaankaupassa, sillä ne voivat huolehtia tavaroiden kuljetuksista kokonaisvaltaisesti tehtaalta lopulliseen kohdepaikkaansa, sisältäen tapahtumaan tarvittavat asiakirjat, korostoinnin, kuljetusvaakutukset sekä tullimuodollisuudet. (Nelson 2009, 180)



#### 4.4 Huolitsijan velvollisuudet

Huolitsijan velvollisuuksiin kuuluu vastiketta vastaan, omissa nimissään, toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähettyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. (Hörkkö ym. 2010, 27) Lisäksi huolitsijan velvollisuuksiin kuuluu lukuisia muita tehtäviä.

Huolitsijan velvollisuudet ovat

- toimimisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus. (Hörkkö ym. 2010, 26)

Toimimisvelvollisuus tulee ajankohtaiseksi silloin, kun toimeksiantaja ja huolitsija ovat tehneet sopimuksen yhteistyöstä ja huolitsija on vastaanottanut ja hyväksynyt toimeksiannon. Tällöin huolitsija myös sitoutuu siihen, että hän toimii sovittulla tavalla ja aina viimekädessä toimeksiantajansa edut varmistaen. Toimimisvelvollisuuteen kuuluvat seuraavat tehtävät: edustajien valitseminen, rahdinkuljettajan valitseminen ja toimintaohjeiden välittäminen näille osatekijöille. Huolitsija on velvoitettu suunnittelemaan kuljetus, valitsemaan yhteistyökumppanit ja tekemään tarvittavat sopimukset toimeksiantajan antaman kuljetusohjeiden mukaisesti. Näiden edellä mainittujen toimenpiteitten tulisi johtaa sovitunmukaiseen tehtävän täyttämiseen. (Hörkkö ym. 2010, 26)

Huolitsijalla on myös tarkastusvelvollisuus, jolloin hänen on tarkistettava esimerkiksi kuljetettava tavara ja pakkauksen kunto, lukumäärä, merkit, numerot ja kuljetukseen tarvittavat asiakirjat. (Hörkkö ym. 2010, 27)

Lojaliteettivelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan vastuuta tiedottaa toimeksiantajaansa mahdollisista poikkeavuuksista ja odottamattomista olosuhteista sen ollessa mahdollista. Mikäli toimeksiantaja ei ole tavoitettavissa, huolitsijan tulee toimia itsenäisesti toimeksiantajansa parhaaksi. Sujuva logistinen ketju edellyttää

jatkuvaa tiedonkulkua muun muassa tavaran valmistuksesta, viimeisestä lastausajankohdasta, sitovista tilaushetkistä, viranomaisten poikkeavista aukioloajoista ja luonnonolosuhteista. (Hörkkö ym. 2010, 27)

Lopuksi huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan toimeksiantajalle, kun tehtävä on katsottu suoritetuksi.

#### **4.5 Huolitsijan vastuu**

Huolitsijan vastuu määritellään tarkemmin osapuolten välisessä huolintasopimuksessa. Ensisijaisesti huolitsija on vastuussa siitä, että tavara saapuu määränpäähänsä kohtuullisessa ajassa (ei aikalupausta). Kun arvioidaan ajan kohtuullisuutta on otettava huomioon esimerkiksi huolitsijan markkinoinnissa tai muutoin sopimuksen teon yhteydessä annetut tiedot oletetusta perilletuloajasta. (PSYM 2000)

PSYM 2000 –ehdoissa huolitsijan vastuut jaetaan seuraavilla tavoilla:

- huolitsijan vastuu rahdinkuljettajana
- huolitsijan vastuu välittäjänä ilman rahdinkuljettajan vastuuta
- huolitsijan vastuu varastointitoimeksiannoissa
- huolitsijan vastuu tehtävässä käytetyistä alihankkijoista. (PSYM 2000)

#### **4.6 Toimeksiantajan vastuu**

Tavaralle sattuva vahinko ei aina johdu huolinta- ja kuljetusliikkeen virheestä tai muista ympäristön aiheuttamista tekijöistä. Kyse voi olla myös toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä. Mahdollisten vahinkojen sattuessa, kuljetuksia suunnittelevan onkin hyvä tutustua PSYM:in määrittelemiin toimeksiantajien vastuukysymyksiin. Mikäli vahinko on todistetusti aiheutunut toimeksiantajan virheestä, hän on velvollinen korvaamaan kokonaisuudessaan kaikki vahingosta aiheutuneet kulut huolitsijalle. (Selin 2004, 197)

Toimeksiantaja on velvollinen huolehtimaan siitä, että huolitsija ei kärsi vahinkoa eikä tappiota vahingosta, joka aiheutuu esimerkiksi seuraavanlaisissa tilanteissa: tavaroita koskevat tiedot ovat virheellisiä, epäselviä tai epätäydellisiä, tavarat on

pakattu, merkitty tai selvitetty puutteellisesti tai toimeksiantaja on lastannut tai ahdannut tavarat puutteellisesti. (Hörkkö ym. 2010, 36)

#### 4.7 Huolintasopimukset

Viejän/tuojan/muun toimeksiantajan välisen suhteen määrittelee osapuolten välinen huolintasopimus. Sopimuksessa käsitellään ja määritellään huolintaliikkeen tehtävät koskien esimerkiksi kuljetuksia, tullauksia, tilastointeja, varastointeja, kauppahinnan perimisen valvontoja ja lukuisia muita palveluita. (Hörkkö 2010, 29) Huolintasopimus on yleensä osa kuljetussopimusta tai jopa kokonaista logistiikkasopimusta. Sopimukselle ei ole olemassa kiinteitä sopimusmalleja tai -muotoja. Ne tehdään hyvin vapaamuotoisesti kunkin toimijan tietojärjestelmän mukaisin mahdollisuuksin ja ehdoin. (Kauppakamari 2003, C3)

Huolintasopimuksen laatimisen ajankohta ja menetelmät riippuvat kyseessä olevasta kaupasta sekä asiakkaan tarvitsemien palveluiden laajuudesta ja määrästä. Tavallisesti sopimus syntyy tarjouksen mukaisen toimeksiannon tilauksella. Jos huolintaliike on toimittanut tarjouksen mukana tai aikaisemmin Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset ja niihin vedotaan, ovat ne tulleet osaksi sopimusta. (Hörkkö ym. 2010, 30)

Huolintasopimuksen syntyminen on tärkeä merkkipylväs viejän tai tuojan ja huolitsijan väliselle toiminnalle. Sopimuksessa huolitsija sitoutuu

- suorittamaan hänelle asetetut tehtävät
- tekemään sopimukset kolmannen osapuolen kanssa omissa nimissään toimeksiantajan laskuun
- noudattamaan sovittuja Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä
- siltä osin, kuin on sovittu, maksamaan asiakkaan puolesta huolintalaskulla veloittavat erät kuten esimerkiksi rahdit, verot ja muut mahdolliset maksut sovittua korvausta vastaan. (Hörkkö ym. 2010, 30)

Sopimuksessa toimeksiantaja sitoutuu

- maksamaan huolitsijalle sovittun mukaisen korvauksen palveluistaan

- noudattamaan PSYM:in toimeksiantajalle säädettyjä vastuita ja velvollisuuksia. (Hörkkö ym. 2010, 30)

#### **4.8 Huolinnan asiakirjat**

Kun tavara liikkuu eri maiden rajojen yli, tarvitaan yleensä useita erilaisia asiakirjoja. Kansainvälisessä kaupassa esiintyy lukuisia erinimisiä ja eri tarkoituksiin sopivia asiakirjoja, joista huolitsijan on valittava oikeat kulloinkin vuorossa olevan lähetyksen tarpeiden mukaisesti. Oikeat asiakirjat oikein laadittuna varmistavat tavaroiden ja maksujen sujuvan liikkumisen. Tiettyjen asiakirjojen tarve määrittyy monen tekijän perusteella. Kauppasopimuksen ehdot, valittu toimituslauseke ja maksutapa vaikuttavat tarvittaviin asiakirjoihin ja siihen, kuka ne hankkii ja laatii. Kuljetustapahtuman aikana on tärkeää, että tiedonsiirto osapuolien välillä on reaaliaikaista koko toimitusketjun ajan. (FINTRA 2008, 1-1,1-2)

Huolintatoiminnassa tärkeitä ja keskeisimpiä asiakirjoja ovat esimerkiksi kauppalasku, konossementti, merirahtikirja, autorahtikirja, rautatierahtikirja, lentorahtikirja, vastaanottotodistus, huolintaohje ja tulliasiakirjat. (Suomen kuljetusopas) Seuraavissa kappaleissa selvennetään muutamia tärkeimpiä asiakirjatyyppisiä.

##### **4.8.1 Huolintaohje**

Toimeksiantajan on toimitettava huolitsijalle tarpeelliset tiedot ja ohjeet tehtävän suorittamiseksi. Nämä tiedot annetaan huolintaohjeessa. Usein riittää, että huolitsijalle toimitetaan kauppaan liittyvät asiakirjat, joita ovat esimerkiksi tilausvahvistus, kauppalasku ja pakkauslista. (Pehkonen 2000, 162)

##### **4.8.2 Sähköiset asiakirjat**

Sähköisten asiakirjojen käyttö on viime vuosina yleistynyt runsaasti. Sähköisellä tiedonsiirrolla saadaan monenlaisia etuja, joita ovat esimerkiksi tiedon nopea kulku virheittä ja vastaanottaja saa tiedon edelleen käytettävässä muodossa. Myös kustannuksia säästyy ja tiedonhallinta tehostuu. Kustannussäästöt ovat valtavat, sillä yhden kansainvälisen kauppatahtuman hoitamiseen tarvitaan keskimäärin lähes 40 erilaista asiakirjaa, joita saattaa käsitellä noin 27 eri osapuolta. Eri osa-

puolten sisäisiin tietojärjestelmiin tallennetaan uudelleen kauppatapahtumaan liittyviä yksittäisiä tietoja noin kolmekymmentä eli yhteensä jopa 620 kertaa. Yritysten verkostoitumisen ja monien toimintojen ulkoistamisen vuoksi, monet yritykset ottavat käyttöönsä sähköisiä menettelyjä asiakirjojen siirrossa. (FINTRA 2008, 1-2)

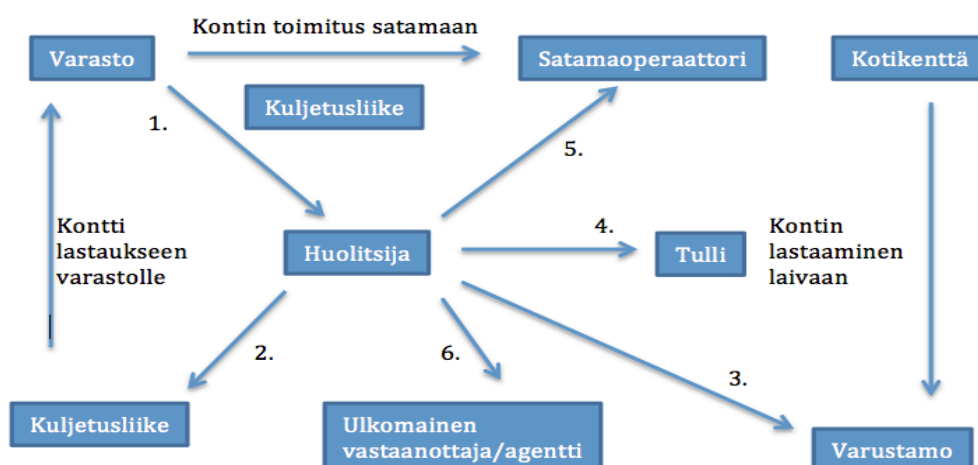
#### **4.9 Vientihuolinta**

Vientihuolinta ja viennin kuljetustapahtuma eli tavaran fyysinen siirtyminen myyjältä ostajalle koostuu monista eri vaiheista. Seuraavaksi luetellaan tavanomaisen vientitoimituksen vaiheet lyhyesti huolinnan ja kuljetusten näkökulmasta:

1. Esivalmistelut, joihin kuuluvat esimerkiksi:
  - vientitapahtuman erityisvaatimusten selvittäminen
  - pakkaukset ja pakkaaminen
  - tavaran luokitusten selvittäminen (esim. vaaralliset aineet)
  - maksuehdot ja asiakirjavaatimusten selvittäminen
  - toimitusehdot määrittelevät ostajan ja myyjän velvollisuudet
2. Kuljetusvälineen valinta
  - merikuljetus
  - autokuljetus
  - lentokuljetus
  - rautatiekuljetus
  - kuriirilähetys
3. Rahdit ja aikataulujen selvittäminen
  - sopivimman vaihtoehdon etsiminen ja vertailu
4. Rahtivaraukset
  - huolitsija varaa rahtitilan kuljetusvälineestä
5. Kotimaan kuljetus – kotimaan rahti
  - tavaran nouto asiakkaalta ja kuljetus satamiin, terminaaleihin, lentokentille ja välivarastoihin
6. Ilmoitukset terminaaleihin / satamiin

- huolitsija tekee esimerkiksi merikuljetuksissa satamaan terminaali-ilmoituksen lähtevästä tavarasta
7. Vientitullaustoimenpiteet
    - sähköinen vienti-ilmoitus tullille
  8. Tavarantoimitukset / tuennat kuljetusvälineisiin
    - huolitsija järjestää lastaukseen liittyvät erikoistoimenpiteet
  9. Kuljetusasiakirjojen laatiminen
    - konossementti, autorahतिकirja, lentorahतिकirja, rautatierahतिकirja
  10. Asiapapereiden jakelu
    - lähetyksen avisointi ja etenemisen seuranta
  11. Tavarantoimituksen vastaanotto määräpaikassa
    - vientihuolitsijan mahdollinen edustaja huolehtii tavarantoimituksen vastaanottamisen määräpaikassa
    - jollei edustajaa ole, vientihuolitsija ilmoittaa ostajan edustajalle tai huolitsijalle tavarantoimituksen saapumisesta. (FINTRA 2008, 11-4; Melin 2011, 233)

Tavarantoimituksen vientiprosessiin sisältyy niin ikään monia eri vaiheita ja tapahtumia. Kuviossa 5 on esimerkki tavarantoimituksen vientiprosessista. Kuvio täsmentää millainen on merikuljetuksen konttivientitapahtuma alusta loppuun.



**Kuvio 5.** Tavarantoimituksen vientiprosessi ja huolinta. (Melin 2010, 238)

Kuvion 5 vaiheet ovat:

1. Toimeksiantaja antaa toimeksiannon huolitsijalle.
2. Huolitsija tilaa kuljetusliikkeeltä tavaran noudon tehtaalta ja toimituksen satamaan.
3. Huolitsija tilaa varustamolta kuljetustilaa laivasta.
4. Huolitsija tekee vienti-ilmoituksen tullille ja saa laivausluvan.
5. Huolitsija ottaa yhteyden satamaoperaattoriin.
6. Huolitsija informoi määrämaan agenttia/vastaanottajaa tavaran saapumisesta.  
(Melin 2011, 238)

## 5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tutkimuksen viidennessä luvussa käsitellään tutkimuksen empiiristä osaa ja eri tutkimusmenetelmiä. Tämän lisäksi perehdytään kyselytutkimuksen suunnitteluun ja toteutukseen sekä tutkimusaineiston keruuseen. Luvun lopussa analysoidaan tutkimuksen tulokset.

### 5.1 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmillä tarkoitetaan empiirisen tutkimuksen aineiston hankintamethodoja tai -tekniikoita. Tutkimusmenetelmät koostuvat niistä tavoista ja menetelmistä, joilla havaintoja halutaan kerätä. Menetelmän valintaa ohjaa yleensä se, minkälaista tietoa etsitään sekä keneltä tai mistä sitä etsitään. Empiirisessä tutkimuksessa tutkimusmenetelmät ovat aina keskeisessä asemassa. Olemassa olevien menetelmien tuntemus ja soveltamistaito on tärkeää. (Hirsjärvi ym. 2008, 179)

Tutkimusmenetelmät voidaan karkeasti jakaa sekä laadullisiin eli kvalitatiivisiin että määrällisiin eli kvantitatiivisiin menetelmiin. Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus ovat lähestymistapoja, joita on käytännössä melko vaikea tarkkarajaisesti erottaa toisistaan. Ne voidaan käsittää myös toisiaan täydentäviksi lähestymistavoiksi. (Hirsjärvi ym. 2008, 132)

Kvalitatiivisen tutkimuksen eli laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on tutkia kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Yleisesti ajatellaan, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyrkimyksenä on löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. Kvalitatiivisen tutkimuksessa aineisto kootaan luonnollisissa ja todellisissa tilanteissa, joissa suositaan ihmistä tiedon keruun lähteinä. Tutkija luottaa enemmän omiin havaintoihinsa ja keskusteluihin kuin erilaisilla mittausvälineillä hankittuun tietoon. Yleisimpiä laadullisen tutkimuksen menetelmiä ovat muun muassa teemahaastattelut, osallistuvat havainnoinnit, ryhmähaastattelut ja erilaisten dokumenttien ja tekstien diskursiiviset analyysit. (Hirsjärvi ym. 2008, 157-160)



Määrällinen eli kvantitatiivinen tutkimus kuvaa ja tulkitsee ilmiöitä tieteen yleisen logiikan mukaisesti. Kvantitatiivinen tutkimus on usein deduktiivista eli teorian pohjalta rakennettua tietämystä. (Yli-Luoma 2001, 34) Määrällisen menetelmän tutkimustyyppejä ovat esimerkiksi kokeellinen tutkimus eri lajeineen ja survey-tutkimus eli kyselytutkimus. (Hirsjärvi ym. 2008, 186) Kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käytetään, kun halutaan esittää ja analysoida tutkimustulokset mahdollisimman tarkasti numeraalisesti ja tilastollisesti. (Flick 2009, 472)

Tutkimusmenetelmän valintaan vaikuttavat monet tekijät. Ensisijaisesti valintaan vaikuttaa tutkimusongelma, mutta myös käytettävissä olevat resurssit on otettava huomioon. Tutkijan on pohdittava ennalta konkreetteja järjestelyjä ja päätettävä menettelytavoista. Menetelmään vaikuttaa suuresti myös käytettävissä oleva aika. Jos tutkimus on tarkoitus saada valmiiksi nopeasti on viisainta välttää tutkimustilanteita, joissa kuluu suunnattomasti aikaa aineiston hankintaan tai aineiston analyysi on työlästä ja aikaa vievää. (Hirsjärvi ym. 2008, 173-174)

Tämän tutkimuksen empiirisen osion tutkimusmenetelmänä käytettiin kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusmenetelmää. Empiirinen osio pohjautuu teoriaosuudessa käsiteltyihin aihealueisiin. Tutkimuksessa käytettiin kyselylomaketta, jonka linkki lähetettiin sähköpostin välityksellä kohderyhmälle. Kohderyhmäksi valittiin eräs logistiikka-alalla toimivan huolintayrityksen vientiliikennettä hoitavat henkilöt, jotka ovat työtehtävissään päivittäin tekemisessä vientiselvitysten kanssa. Kyselylomakkeen tavoitteena oli saada mahdollisimman suuri vastausprosentti kohderyhmältä. Myös ajalliset resurssit puolsivat sähköpostitse lähettävää kyselylomaketta sen nopeuden vuoksi.

Kyselytutkimuksen etuna voidaan pitää sitä, että sen avulla voidaan kerätä laaja tutkimusaineisto. Jos lomake on suunniteltu huolellisesti, sen aineisto voidaan nopeasti käsitellä tallennettuun muotoon ja analysoida sitä tietokoneen avulla eri ohjelmia käyttäen. Kyselytutkimukseen liittyy myös heikkouksia. Joskus aineistoa voidaan pitää pinnallisena ja tutkimuksia teoreettisesti vaatimattomina. Ei voida olla varmoja esimerkiksi siitä, miten vakavasti vastaajat ovat suhtautuneet tutkimukseen tai miten onnistuneita annetut vastausvaihtoehdot ovat olleet vastaajan

näkökulmasta. Näin ollen väärinymmärryksiä saattaa esiintyä. Lisäksi tulee huomioida, että kyselylomake on laadittu tarvittavaa tietoa ja taitoa käyttäen. Joskus myös kato (vastaamattomuus) nousee suureksi. (Hirsjärvi ym. 2008, 190)

## **5.2 Kyselytutkimuksen suunnittelu ja toteutus**

Tutkimuksen kyselylomakkeen suunnittelu aloitettiin kysymysten alustavalla suunnittelemisella ja laatimisella. Kun kysymykset alkoivat hahmottua ja lopulliset versiot olivat valmiina, ne siirrettiin sähköiseen muotoon Vaasan ammattikorkeakoulun tarjoamalle internet-pohjaiselle e-lomakkeelle. E-lomakkeelle vastaukset tallentuivat automaattisesti ohjelmaan, josta niitä oli helppo tarkastella. Tutkimuksessa päädyttiin käyttämään sähköistä e-lomaketta muun muassa sen nopeuden ja helppokäyttöisyyden vuoksi. Myös vastausten analysointi tietokoneella oli vaivatonta, sillä tulokset pystyttiin siirtämään suoraan esimerkiksi taulukkolaskentaohjelmaan.

Kyselylomake jakautui kolmeen eri osioon, jossa ensimmäisessä kysyttiin vastaajien taustatietoja vientiselvityksiin liittyen. Toisessa osiossa kysyttiin vastaajan vientiselvityksiin saamaa koulutusta ja mahdollista tarvetta lisäkoulutukseen. Viimeisessä osiossa kysyttiin vastaajan mielipiteitä vientiselvitysten laatimisesta käytännössä. Lopuksi tiedusteltiin vastaajien kehittämisehdotuksia vienti-ilmoitusten antamiseen. Kyselylomakkeessa oli yhteensä 16 kysymystä, jotka sisälsivät sekä avoimia että monivalintakysymyksiä.

Kun vastausaika oli päättynyt, vastaukset analysoitiin Microsoft Excel -taulukkolaskentaohjelmaa apuna käyttäen. Taulukoita käyttämällä havainnollistettiin saatuja tutkimustuloksia.

Ennen varsinaisen kyselylomakkeen lähettämistä kohderyhmälle, tuli pyytää lupa yrityksen johdolta kyselylomakkeen jakamiseen henkilöstölle. Myönteisen luvan jälkeen kyselylomake lähetettiin huolintaliikkeen vientihenkilöiden täytettäväksi. Kyselylomake lähetettiin yrityksen kolmeen Suomessa toimivaan toimipisteeseen, joissa käytetään sanomapohjaista ilmoittamistapaa eli vienti-ilmoitus lähetetään yrityksen omasta tietojärjestelmästä tullin järjestelmään.

Ennen kyselylomakkeen lähetystä kohderyhmälle, se annettiin tarkistettavaksi ja läpiluettavaksi muutamalle tutulle henkilölle, jotta voitaisiin välttää mahdolliset tulkintavirheet kysymyksissä. Henkilöt saivat myös kommentoida kysymyksiä ja esittää parannusehdotuksia. Pääosin kyselylomake todettiin hyväksi.

Kyselylomake lähetettiin marraskuussa 2011 ja vastausaikaa oli yksi viikko. Aluksi vastauksia tuli hitaasti ja vähän, mutta muistutusviestin jälkeen, vastauksia saapui enemmän. Kyselylomakkeen palveluntarjoajan e-lomakkeen sivustolla tehtiin yllättäen teknisiä päivityksiä ja näin ollen vastaaminen keskeytyi joksikin aikaa. Tämä saattoi laskea vastausten määrää jonkin verran.

### **5.3 Tutkimuksen tulokset ja analysointi**

Tässä osiossa esitellään tutkimuksen tulokset ja analysoidaan saatuja vastauksia. Vastausten tutkiminen ja analysointi suoritettiin Microsoft Excel -taulukkolaskentaohjelmaa käyttäen. Kysely lähetettiin erään kansainvälisen huolintayrityksen 30 vientiliikennettä hoitavalle työntekijälle. Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 20 kappaletta. Näin ollen kyselyn vastausprosentiksi saatiin 66,6 prosenttia. Kyselylomake oli jaettu kolmeen eri osioon, jotta se olisi mahdollisimman selkeä ja helppo täyttää. Kyselylomakkeeseen vastattiin nimettömänä ja luottamuksellisesti eikä vastauksia pystytä yhdistämään tiettyihin vastaajiin. Tämän kerrottiin myös saatekirjeessä, joka lähetettiin kyselylomakkeen mukana.

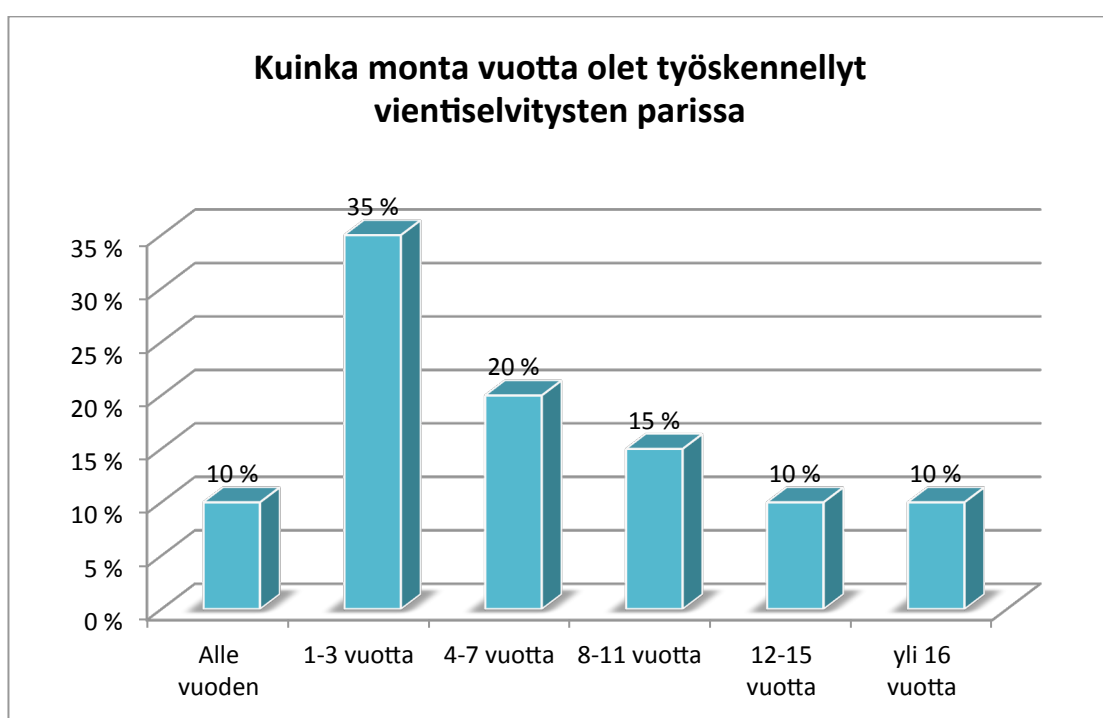
#### **5.3.1 Ensimmäisen osion tulokset**

Kyselylomakkeen ensimmäisessä osiossa selvitettiin vastaajien taustatietoja ja asennetta vientiselvityksiin.

Kyselylomakkeen ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka kauan vastaaja on työskennellyt Tullin vientiselvitysten parissa. Vastaajan oli mahdollista valita kuudesta eri vaihtoehdosta omaa työskentelyaikaansa vastaava ryhmä. Vaihtoehdot olivat; alle vuoden, 1–3 vuotta, 4–7 vuotta, 8–11 vuotta, 12–15 vuotta sekä yli 16 vuotta. Tämä oli oleellinen tieto muun muassa siksi, että saatiin selville, kuinka monella vastaajista oli kokemusta sähköisen vienti-ilmoittamisen edeltämästä

käytännöstä. Vastaajilla, joilla oli kokemusta vientiselvityksistä pidemmältä aikaväliltä, pystyivät vertailemaan vanhempaa ja uudempaa käytäntöä keskenään.

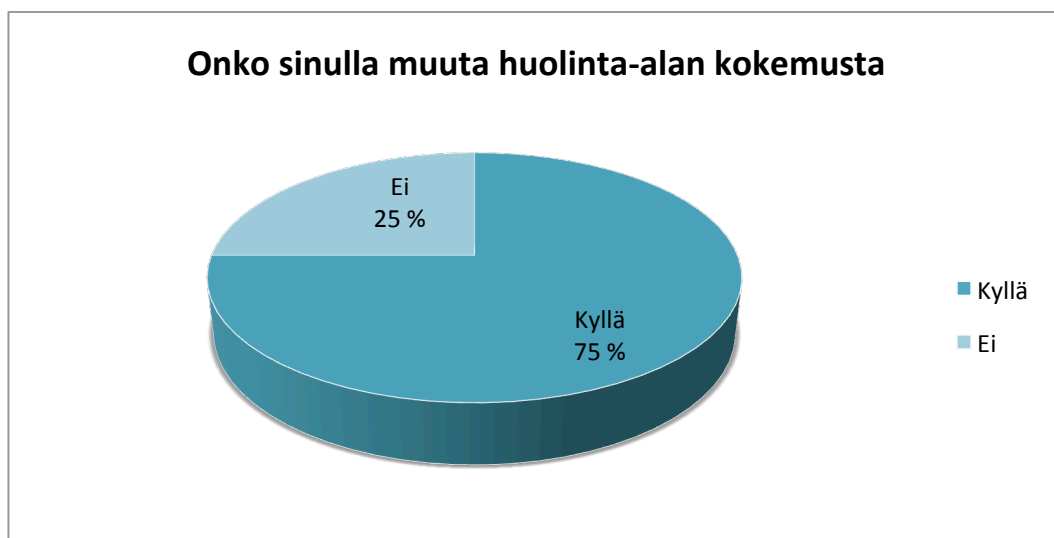
Vastaajista suurin osa eli 35 prosenttia (7 kpl) oli työskennellyt vientiselvitysten parissa 1–3 vuotta. Muuten vastaukset jakautuivat seuraavasti: alle vuoden 10 prosenttia (2 kpl), 4–7 vuotta 20 prosenttia (4 kpl) , 8–11 vuotta 15 prosenttia (3 kpl), 12–15 vuotta 10 prosenttia (2 kpl) ja yli 16 vuotta 10 prosenttia (2 kpl). Vastaajista enemmistöllä oli kokemusta sähköistä vientiselvitystä edeltävästä käytännöstä. Kuviossa 6 selvennetään vientiliikenne kokemusvuosien jakautumista.



**Kuvio 6.** Kokemusvuosien jakautuminen.

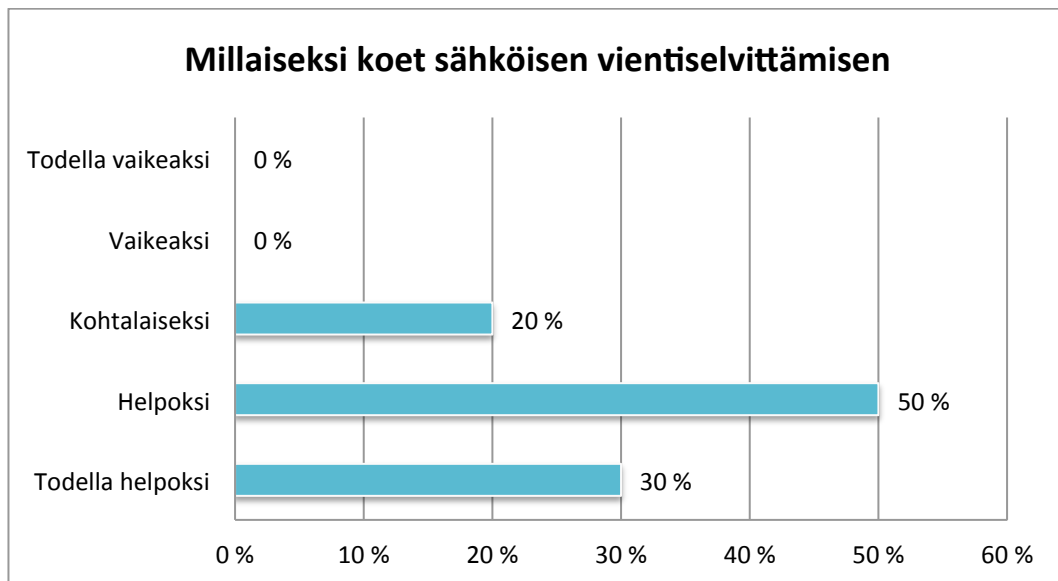
Kuvio 7 kertoo, onko vastaajalla muuta kuin vientitoiminnan kokemusta huolinta-alasta. Vastaajalla oli mahdollisuus vastata joko kyllä tai ei. Kysymyksen tarkoituksena oli kartoittaa, kuinka monella on aikaisempaa muuta kokemusta huolinta-alasta. Muu huolinta-alan kokemus esimerkiksi tuonnista voi tuoda lisää tietoa erilaisista tullauksista, vaikka itse vientihuolinnan kokemusta ei vielä juuri olisi-kaan.

Jopa 75 prosentilla vastaajista oli jotain muuta, kuin vientitoiminnan kokemusta huolinta-alasta. Tämä kertoo siitä, että moni huolinta-alalla työskentelee parhailaan tai on työskennellyt muissa alan tehtävissä. Näin ollen useat, jotka ilmoittivat ensimmäisessä kysymyksessä työskennelleensä vähemmän aikaa vientiselvitysten parissa, ovat voineet työskennellä muissa alan tehtävissä pidempään. Kuvio 7 selvenee, miten vastaukset jakautuvat havainnollistavassa kuviossa.



**Kuvio 7.** Muu kuin vientitoiminnan kokemus.

Kuvio 8 ilmaisee, millaiseksi vastaaja kokee sähköisen vienti-ilmoittamisen. Tässä osiossa vastaaja valitsi viidestä vaihtoehdosta omaa kokemusta lähimpänä olevan. Suurin osa eli 50 prosenttia vastaajista koki vientiselvittämisen helpoksi. Todella helpoksi selvittämisen koki 30 prosenttia ja kohtalaiseksi 20 prosenttia vastaajista. Kukaan ei kokenut vientiselvittämistä vaikeaksi tai todella vaikeaksi. Kuvio 8 voidaan nähdä vastaajien mielipiteiden jakautuminen diagrammin muodossa.



**Kuvio 8.** Kokemus sähköisestä vienti-ilmoittamisesta.

### 5.3.2 Toisen osion tulokset

Kysymyslomakkeen toisessa osiossa kysyttiin henkilöstön koulutustaustasta liittyen vientiselvittämiseen ja koulutuksen mahdollisesta tarpeesta.

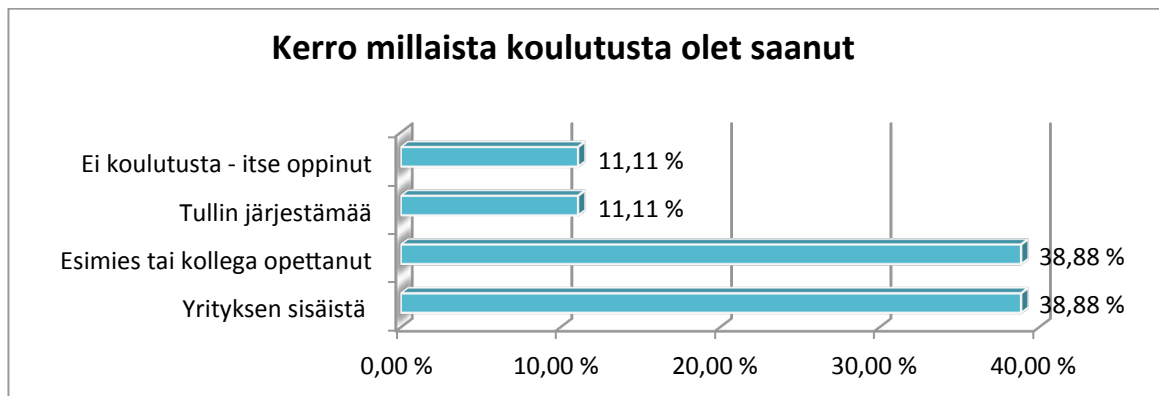
Kuvio 9 selvittää henkilöstön koulutusta. Kyselylomakkeessa kysymys oli asetettu muotoon: oletko mielestäsi saanut riittävästi koulutusta sähköisen vientiselvityksen tekemiseen? Kysymyksen tarkoituksena oli kartoittaa kokiko henkilöstö saaneensa riittävästi koulutusta aiheeseen. Vastaajan tuli vastata tähän joko kyllä tai en. Suurin osa eli 65 prosenttia vastaajista vastasi kysymykseen myöntävästi. He kokivat saaneensa riittävästi koulutusta. Vähemmistö vastaajista (35 %) ei ollut mielestään saanut riittävästi koulutusta aiheeseen. Kuvio 9 selventää vastausten jakautumista.



**Kuvio 9.** Koulutus sähköisen vientiselvityksen laatimiseen.

Kuviossa 10 selvennetään, millaista koulutusta henkilöstö oli saanut. Kysymys oli muodossa: kerro millaista koulutusta olet saanut? Kysymys oli avoin eli vastaaja sai itse kertoa vapaasti omin sanoin vastauksensa. Kysymykseen vastasi 20 vastaajasta 18 eli kaksi jätti vastaamatta. Vastaukset jakaantuivat seuraavasti.

Vastaajista seitsemän (38,8 %) oli saanut yrityksen sisäistä koulutusta eli vastuuhenkilön tai asiantuntijan virallista koulutusta aiheeseen liittyen. Vastaajista kaksi (11,1 %) oli saanut tullin järjestämää koulutusta esimerkiksi OTA-kurssin muodossa. OTA-kurssi eli Osaava tulliselvitys ammattitaidolla -kurssi on tullin järjestämä koulutuskokonaisuus. Vastaajista seitsemän (38,8 %) ei ollut saanut varsinaista virallista koulutusta. Nämä vastaajat olivat saaneet kollegoiden tai esimiesten ohjeistusta ja perehdytystä vientiselvitysten tekoon. Osa vastaajista painotti, että esimiesten ja kollegoiden antama opetus on ollut riittävää ja hyvää. Vastaajista kaksi (11,1 %) ilmoitti, että he eivät ole saaneet minkäänlaista koulutusta tai ohjeistusta vientiselvitysten tekoon. Nämä vastaajat ilmoittivat oppineensa aiheesta itse tekemällä ja aiheeseen perehtymällä esimerkiksi kirjallisten ohjeiden perusteella. Kaksi jätti vastaamatta tähän kysymykseen kokonaan. Kuviossa 10 voidaan nähdä, miten erilaiset koulutustavat ovat jakaantuneet prosentuaalisesti.



**Kuvio 10.** Koulutusmuodot.

Kuviossa 11 kartoitetaan henkilöstön lisäkoulutuksen tarvetta tulliasioiden hoitoon. Vastaajista 70 prosenttia (14 kpl) ei koe tarvitsevänsä lisäkoulutusta vienniselvitysten tekemiseen. Vastaajista 30 prosenttia (6 kpl) koki tarvitsevänsä lisäkoulutusta. Kuviossa 11 kuvataan lisäkoulutuksen tarve yrityksessä.



**Kuvio 11.** Lisäkoulutuksen tarve.

Kuvio 12 selvittää edelliseen kysymykseen viitaten: jos vastasit kyllä, millaista koulutusta koet tarvitsevasi? Kysymyksessä oli jälleen avoin kysymys, johon vastaaja saivat vastata mieleisellään tavalla. Kysymykseen vastasi kuusi vastaajaa eli vastaajat, jotka ilmoittivat lisäkoulutuksen tarpeesta edellisessä kysymyksessä. Alla yhteenvetona vastaajien kuvauksia siitä, millaista lisäkoulutusta he tarvitsisivat:

- koulutuksia erikoistilanteisiin kuten esimerkiksi jälleenvientiin



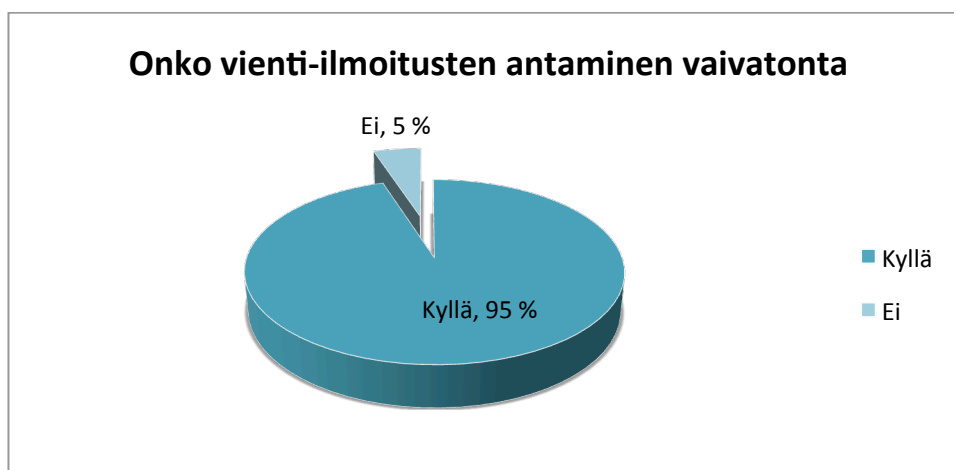
- koulutusta lisäkoodeista, tariffoinnista sekä sisäisestä ja ulkoisesta jalostuksesta
- koulutusta tuonnista
- koulutusta erikoistullauksista
- koulutusta varamenettelystä

Pääosin vastaajat kaipasivat lisäkoulutusta erikoistilanteisiin, kuten esimerkiksi jälleenvientiin, tariffointiin tai varamenettelyyn. Tilanteet olisivat siis sellaisia, joihin ei välttämättä päivittäin työssä kohtaa. Lisäksi kaivattiin koulutusta lisäkoodeista, sisäisestä ja ulkoisesta jalostuksesta sekä tuontitullauksista. Vastaajat painottivat myös, että koulutus olisi hyvä järjestää sellaisissa olosuhteissa ja paikoissa, joissa pääsisi keskittymään opetettavaan aiheeseen ilman häiriötekijöitä.

### **5.3.3 Kolmannen osion tulokset**

Kyselylomakkeen kolmannessa osiossa kartoitettiin henkilöstön mielipiteitä ja asenteita vientiselvityksen laatimiseen käytännössä.

Kuvio 12 käsittelee vastaajan mielipidettä vientiselvityksen vaivattomuudesta. Kysymys oli asetettu muotoon: onko sähköisten vienti-ilmoitusten antaminen mielestäsi vaivatonta? Vastausvaihtoehtoina olivat kyllä tai ei. Lopputulos tähän kysymykseen oli melko yksimielinen, sillä 95 prosenttia vastaajista kokivat sähköisen vienti-ilmoittamisen vaivattomaksi. Vain 5 prosenttia eli yksi vastaaja ei kokenut ilmoituksen antamista vaivattomaksi. Kuvio 12 kuvaa ja selventää tämän osion vastauksia.



**Kuvio 12.** Vientiselvityksen laatimisen vaivattomuus.

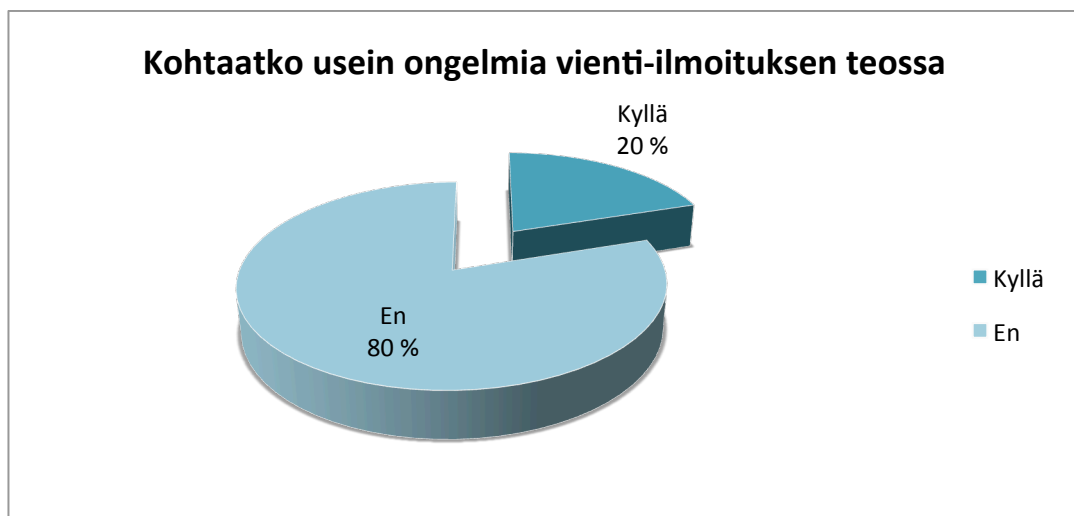
Kuviossa 13 haluttiin tietää, mitkä ovat vastaajien mielestä sähköisen vientiselvittämisen edut. Valtaosa (80 %) vastaajista ilmoittivat eduksi sähköisen vientiselvittämisen nopeuden. Seuraavaksi yhteenveto vastauksista:

- ei tullikäyntejä
- helppous ja mahdollisuus korjata tuloksia nopeasti
- yksinkertaisuus
- ei tarvitse käydä leimauttamassa vienti-ilmoituksia Tullissa. Nopea vienti-ilmoituksen tekeminen ja käsittely
- Tullilta tulee vastaus nopeasti ja korjaaminenkin on melko vaivatonta
- sähköinen arkistointi
- \* -merkin alta löytyy tietoja ja ohjeita (ohjelmassa, jolla vienti-ilmoitukset lähetetään)
- ”paperless” ja kaikki asiakirjat tallentuvat järjestelmään
- prosessin nopeutuminen

Tulli-ilmoitusten sähköistämisen myötä on saavutettu paljon erilaisia etuja. Todella moni vastaaja painotti prosessin nopeutta ja helppoutta. Tätä edesauttaa tullikäyntien pois jäänti. Sähköistämisen myötä tullilla ei siis tarvitse käydä enää leimauttamassa tulli-ilmoituksia. Lisäksi eduksi ilmoitettiin asiakirjojen tallentuminen järjestelmään, joka mahdollistaa paperittoman tietojen käsittelyn. Vienti-

ilmoitusten EAD:t ja poistumisvahvistetut luovutus päätökset on saatavilla järjestelmästä aina tarvittaessa.

Seuraavaksi kysyttiin, kohtaavatko vastaajat usein ongelmia vientiselvitysten teossa. Vastausvaihtoehtoina oli joko kyllä tai en. Kuten kuvio 13 näyttää, 80 prosenttia vastaajista vastasi kieltävästi eli he eivät usein kohtaa ongelmia ilmoituksen teossa usein. Toisaalta 20 prosenttia vastaajista ilmoitti kohtaavansa ongelmia.



**Kuvio 13.** Ongelmatilanteiden esiintyminen.

Seuraavaksi kysyttiin, miten vastaajat toimivat mahdollisissa ongelmatilanteissa. Kysymys oli avoin, jossa vastaajat pystyivät kertomaan omin sanoin, kuinka he toimivat ongelmatilanteissa. Kohderyhmästä seitsemän jätti vastaamatta tähän kysymykseen. Alla yhteenveto vastauksista:

- Ongelmasta riippuen koitan ratkaista pyytämällä apua esim. kollegoilta tai suoraan tullista.
- Etsin tietoa netistä / kysyn muilta, jos kyseessä todellinen ongelmatilanne.
- Tarkistaa mikä on vikana ja etsiä oikeat paikat mistä saada ratkaisu.
- Selvitän ongelman konsultoimalla kollegoita / tullia.
- Kysyn neuvoa kollegoilta + Taric apuna. Harvemmin täytyy tulliin soittaa.
- Se onkin suurin ongelma! Kokeilemalla.
- Korjaan ohjeiden mukaan. Tullausjärjestelmä kertoo mikä on virheellistä.

Vastausten perusteella voi päätellä, että suurin osa vastaajista ottaa yhteyttä tulliin tai pyytää apua työkavereilta ongelmatilanteissa. Osa etsii ongelmanratkaisua itse Internetistä tullin internet-sivuja tai Taric-sivustoa apuna käyttäen. Jossain tilanteissa vastaaja ei välttämättä tiedä, mistä apua voisi löytää, joten hän kokeilee eri ratkaisuja. Osittain myös tullausjärjestelmä kertoo, mikä voisi olla ongelmana esimerkiksi hylkäyssanomien saamiseen. Näin ollen henkilö pystyy korjaamaan tilanteen katsomalla järjestelmän ilmoittamasta ohjeesta.

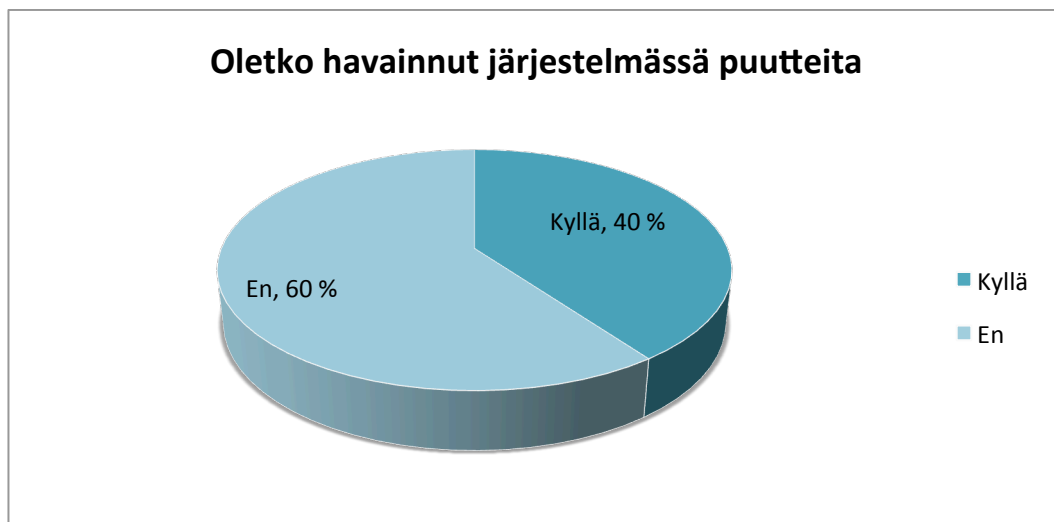
Tullin palvelujen nopeutta tutkittiin kysymyksellä: onko mielestäsi hyväksymis- ja hylkäyssanomien saaminen tarpeeksi nopeaa? Vastaajista enemmistö (80 %) oli sitä mieltä, että sanomien kulku on riittävän nopeaa. Vastaajista 20 prosenttia eivät olleet tyytyväinen sanomien kulun nopeuteen. Tämä saattaa johtua esimerkiksi yhteysongelmista Tullin ja yrityksen välisissä järjestelmissä. Kuvio 14 kuvaa vastausten jakautumista.



**Kuvio 14.** Palvelun nopeus.

Kuvio 15 selvittää vastaajien havaintoja järjestelmän puutteista. Kysymys oli asetettu seuraavasti: oletko havainnut järjestelmässä puutteita? Vastausvaihtoehtoina olivat kyllä tai en. Kysymyksen tarkoituksena oli selvittää, kuinka paljon uudeh-

kossa järjestelmässä havaitaan puutteita. Vastauksista kävi ilmi, että 40 prosenttia vastaajista oli havainnut järjestelmässä joitain puutteita. Puutteet koskevat todennäköisimmin yrityksen käyttämää ohjelmaa, jolla vienti-ilmoitukset lähetetään. Vastaajista enemmistö (60 %) vastasi tähän kysymykseen kieltävästi. Pääsääntöisesti järjestelmän voi siis olettaa toimivan kohtuullisesti. Kuvio 15 havainnollistaa vastausten jakautumisen.



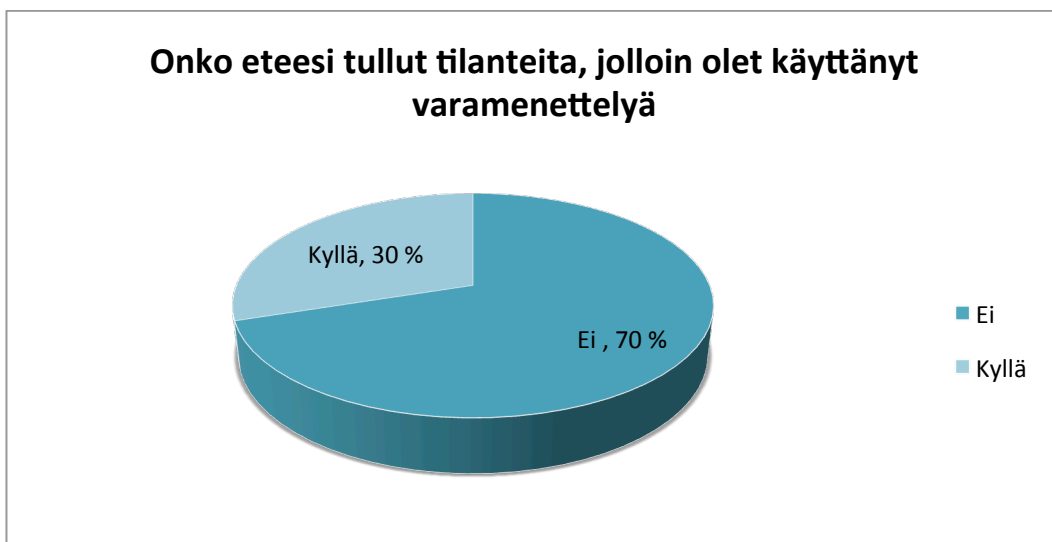
**Kuvio 15.** Havainnot järjestelmän puutteista.

Seuraava kysymys oli jatkokysymys edelliseen eli haluttiin tietää, millaisia puutteita vastaajat olivat järjestelmässä kohdanneet. Kysymys oli avoin. Puutteet koskivat tullin ja yrityksen välisiä yhteyksiä, joissa ilmenee silloin tällöin katkoksia. Katkoksia aiheuttivat yhteysongelmien lisäksi ohjelmien tekniset päivitykset. Puutteeksi mainittiin myös se, ettei sanoman lähetystä pystytä perumaan tai keskeyttämään itse silloin, kun huomaa tehneensä virheen. Tässä tapauksessa täytyy odottaa tullin hylkäyssanomaa, jonka jälkeen pystytään tekemään tarvittavat korjaukset.

Puutteita ilmeni myös yrityksen käyttämän ohjelman ilmoituksissa. Ohjelma esimerkiksi kertoo vain yhden ehtokoodin tarpeen silloinkin, kun vaaditaan kahta ehtokoodia. Lisäksi puutteeksi laskettiin myös järjestelmän herkkä taipumus keskeytymiselle. Tämä tarkoittaa ohjelman lukkiutumista tai sulkeutumista kesken tietojen syöttämistä, jolloin menetetään aikaisemmin syöttämät tiedot ja tullaus on

aloitettava uudestaan alusta. Myös yrityksen käyttämän ohjelman ajoittainen hitaus sai nuhteita. Vastaajat toivoivat myös tarkempaa hylkäys-sanoman virheilmoitusta tullilta, jotta ongelma olisi helpommin ratkaistavissa ja korjattavissa.

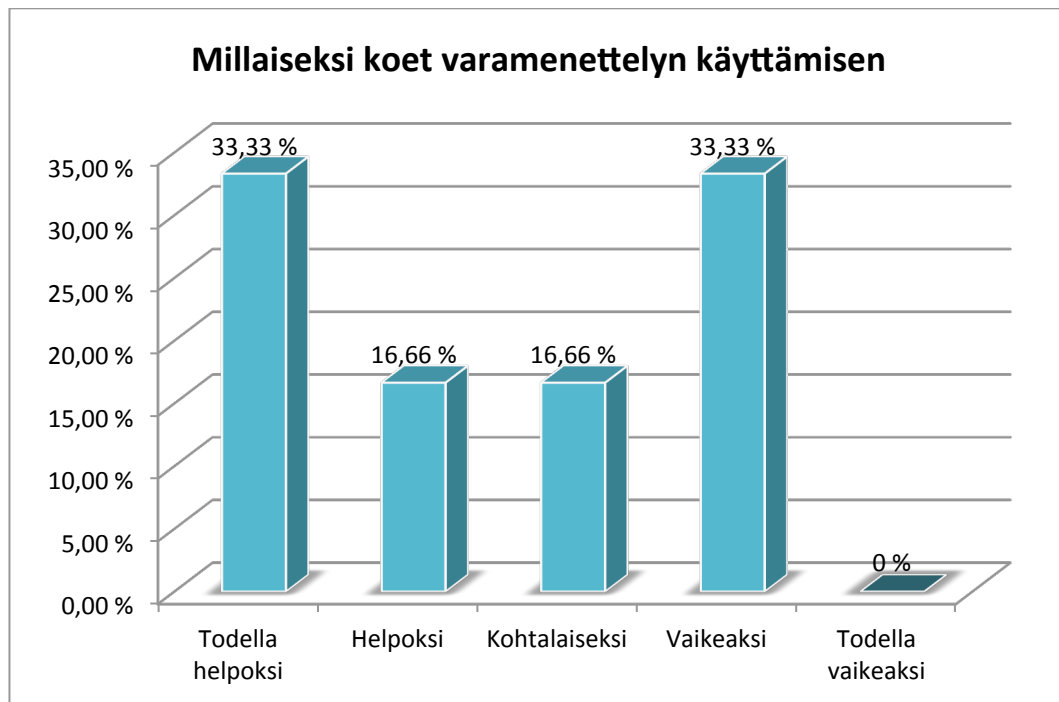
Kuviossa 16 selvitettiin varamenettelyä. Kysymys oli seuraavanlainen: onko eteesi tullut tilanteita, jolloin olet käyttänyt varamenettelyä? Kysymyksellä haluttiin tutkia, kuinka usein tullin varamenettelykäytäntö on voimassa ja sähköisessä järjestelmässä on ongelmia. Vastaajista enemmistö eli 70 prosenttia ei ollut kohdannut tilanteita, jolloin varamenettelykäytäntö olisi ollut toiminnassa. Tästä voidaan päätellä, että tullin ilmoittamisjärjestelmä toimii hyvin. Vastaajista 30 prosenttia oli käyttänyt varamenettelyä. Kuvio 16 selvittää vastausten jakautumista.



**Kuvio 16.** Varamenettelyn käyttö.

Kuviossa 17 ilmaistaan vastaajien mielipiteitä varamenettelyn vaikeusasteeseen. Kysymys oli seuraavanlainen: jos vastasit kyllä, millaiseksi koet varamenettelyn käyttämisen? Vastaajalla oli mahdollisuus valita viidestä eri vaihtoehdosta lähimpänä omaa kokemusta olevan. Vaihtoehdot olivat: todella helpoksi, helpoksi, kohtalaiseksi, vaikeaksi ja todella vaikeaksi. Tähän kysymykseen vastasivat ne kuusi vastaajaa, jotka olivat ilmoittaneet edellisessä kysymyksessä käyttäneensä varamenettelyä. Näistä kaksi ilmoittivat varamenettelyn todella helpoksi käyttäen, yksi koki sen helpoksi, yksi kohtalaiseksi ja kaksi vaikeaksi. Kukaan ei kokenut vara-

menettelyn käyttöä todella vaikeaksi. Kuvio 17 selittää vastausvaihtoehtojen jakautumista pylväsdiagrammissa.



**Kuvio 17.** Kokemukset varamenettelystä.

Kyselylomakkeen viimeinen osio oli tarkoitettu vapaiden kehitysideoiden ja ehdotusten antamiseen koskien sähköistä viestiselvittämistä. Vastaukset voitiin antaa avoimeen kenttään. Tähän osioon vastasi vain yksi kohderyhmästä. Kehitysjatous koski ohjelmaa, jota yritys käyttää sanomien lähettämisessä. Ohjelma voitaisiin kehittää niin, että se ilmoittaa kun virhe on tapahtumassa. Tällä tavoin säästettäisiin aikaa. Kehitysehdotuksina voidaan myös pitää niiden puutteiden korjaamista, joita listattiin aikaisemmin. Puutteiden korjaaminen kehittäisi varmasti ohjelmaa parempaan suuntaan. Toisaalta vähäinen kehitysehdotusten ilmoittaminen voidaan myös ymmärtää ohjelman ja järjestelmän hyvästä toimivuudesta sellaisenaan.

## **5.4 Tutkimuksen luotettavuus**

Tutkimuksessa pyritään välttämään virheiden syntymisen mahdollisuutta, mutta tästä huolimatta tulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. Tämän vuoksi tutkimuksissa arvioidaan tehdyn tutkimuksen luotettavuutta. Arvioinnissa voidaan käyttää apuna monia erilaisia mittaus- ja tutkimustapoja. Tutkimuksen luotettavuuteen liittyy kaksi käsitettä, joita ovat tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti. (Hirsjärvi ym. 2008, 226)

### **5.4.1 Tutkimuksen reliabiliteetti**

Tutkimuksen reliabiliteetilla tarkoitetaan mittaustulosten toistettavuutta, tällöin kaksi arvioijaa päätyvät samanlaiseen lopputulokseen ja tulosta voidaan pitää reliabelina. Tutkimuksen tulokset voidaan myös tulkita toistettaviksi esimerkiksi silloin, kun tutkitaan samaa henkilöä eri tutkimuskerroilla ja saadaan jälleen sama lopputulos. (Hirsjärvi ym. 2008, 226)

Tämän tutkimuksen reliabiliteettia eli luotettavuutta voidaan pitää hyvänä, sillä tutkimuksen kohderyhmänä olivat suuren kansainvälisen yrityksen vientihuollin ammattilaiset, joilla on päivittäistä kokemusta vienti-ilmoitusten teosta. Tutkimuksen tulokset olisivat suurella todennäköisyydellä samat, jos tutkimus tehtäisiin uudestaan. Tutkimuksessa tavoitettiin oikea kohderyhmä tutkimuksen kannalta ja vastaajat tunsivat tutkimuksen aihe-alueen hyvin.

Mahdollisia sattumanvaraisia virheitä tutkimustuloksissa haluttiin minimoida. Virheitä voi syntyä esimerkiksi tutkimustulosten virheellisessä tulkitsemisessa. Tutkija voi esimerkiksi syöttää tiedot väärin ohjelmaan, jolloin puhutaan virheistä aineiston käsittelyssä. Virheitä haluttiin välttää käyttämällä e-lomaketta, josta tutkimustulokset olivat suoraan siirrettävissä erilaisiin ohjelmiin käsiteltäviksi. Kyselylomakkeella käytettiin useita asteikollisesti mitattavia kysymyksiä, joiden avulla saatiin mahdollisimman tarkkoja lopputuloksia.



### 5.4.2 Tutkimuksen validiteetti

Tutkimuksen validiteetilla tarkoitetaan tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä sen on tarkoituskin mitata. Näin ollen sillä mitataan tutkimuksen pätevyyttä. Validiteettia voidaan arvioida eri näkökulmista. Näitä ovat ennuste-, tutkimusasetelma- ja rakennevaliditeetti. Mittarit ja menetelmät eivät aina vastaa sitä, mitä tutkija kuvittelee tutkivansa. Tästä voidaan mainita esimerkkinä tilanne, jossa vastaajat ovat saattaneet ymmärtää kyselylomakkeen kysymykset tai jotkut niistä aivan toisin kuin tutkija on ajatellut. Jos tutkija käsittelee saatuja tuloksia edelleen oman alkuperäisen ajatusmallinsa mukaisesti, ei tuloksia voida pitää toisina ja pätevinä. Mittari siis aiheuttaa tuloksiin virheitä. (Hirsjärvi ym. 2008, 227)

Tätä tutkimusta voidaan pitää validina eli päteväenä, sillä kohderyhmältä kysytyt kysymykset mittasivat tutkimusongelmana olevaa aihealuetta. Kyselylomakkeen kysymykset laadittiin siten, että ne pohjautuvat tämän tutkimuksen teoreettiseen osaan mahdollisimman kattavasti. Vastaajilta kysyttiin juuri niitä asioita, joita tällä tutkimuksella halutaan selvittää. Mittaustulokset osoittavat, että saatu tieto vastaa vallalla olevaa teoriaa tai pystyy sitä tarkentamaan ja parantamaan. Tällöin tulos on validi.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli perehtyä tullin sähköiseen vientiselvitysjärjestelmään ja tutkia kuinka vienti-ilmoitusten antaminen koetaan huolitsijan näkökulmasta katsottuna. Tutkimuksessa selvitettiin myös, miten henkilöstöä oli koulutettu tai ohjeistettu vientiselvitysten tekoon, miten järjestelmä toimii käytännössä sekä mitä sähköisessä vientimenettelyssä voitaisiin vielä kehittää. Tutkimuksessa käy ilmi, kuinka erään kansainvälisen huolintayrityksen vientiliikenteenhoitajat kokevat tullaamisen ja miten se heidän mielestään käytännössä toimii. Huolitsijoiden mielipiteitä kysyttiin moniin erilaisiin vienti-ilmoittamiseen liittyviin asioihin.

Tutkimuksessa käytettiin kvantitatiivisista tutkimusmenetelmää internet-pohjaista kyselylomaketta apuna käyttäen. Tutkimus toteutettiin marraskuussa 2011. Kyselylomake lähetettiin sähköpostin välityksellä erään kansainvälisen logistiikkayrityksen 30 vientiliikenteen huolitsijalle. Vastauksia kyselyyn saatiin yhteensä 20 kappaletta eli kyselyn vastausprosentiksi saatiin 66,6 prosenttia. Vastausprosenttia pyrittiin nostamaan lähettämällä muistutusviesti vastausajan lähestyessä loppua. Muistutusviestin lähettäminen oli kannattavaa, sillä vastausprosentti kasvoi sen tuloksena. Lopullinen vastausprosentti oli tyydyttävä.

Kaikki kyselyyn vastanneet toimivat vientiliikenteen hoitajina, joten kysymyslomake tavoitti tutkimuksen kohderyhmän. Vastaajat ovat olleet päivittäin tekemisissä sähköisen vientitullausjärjestelmän kanssa, joten vastauksia voidaan pitää pätevinä. Suuri osa vastaajista toimii tai on toiminut myös muissa kuin vientitoiminnan tehtävissä. Näin ollen vastaajilla oli muutakin tullauskokemusta. Lisäksi suurin osa vastaajista oli työskennellyt vientiselvitysten parissa jo muutaman vuoden, joten kokemus oli hyvin edustettuna vastauksissa.

Enemmistö vastaajista oli sitä mieltä, että sähköinen vienti-ilmoittaminen on helppoa, todella helppoa tai kohtalaista. Kukaan vastaaja ei kokenut vienti-ilmoitusten antamista vaikeaksi tai todella vaikeaksi. Tästä voidaan päätellä, että

suurin osa vientiliikenteen hoitajista kokee ilmoitusten antamisen vaivattomaksi ja sujuvaksi.

Tuloksista voidaan todeta, että enemmistö yrityksen henkilöstöstä oli saanut vientiselvitysten laatimiseen riittävästä koulutusta ja ohjeistusta. Vain 30 prosenttia vastaajista kaipasi lisäkoulutusta, ja sitäkin vain tullin erikoistullauksiin ja -tilanteisiin. Näin voidaan todeta, että perusasiat ovat henkilöstöllä hallinnassa. Kysyttäessä sähköisen vienti-ilmoittamisen etuja, nopeus nousi ehdottomasti tärkeimmäksi seikaksi. Vain harva vastaajista kohtaa usein ongelmia vientiselvitysten laadinnassa ja ongelmatapauksissa ratkaisua osataan hakea tehokkaasti oikeista lähteistä. Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä tullisanomien kulun nopeuteen eikä ollut kohdannut järjestelmässä juurikaan puutteita.

Tuloksista voidaan myös havaita, että suurin kehittämistarve oli yrityksen käyttämässä ohjelmistossa, josta vienti-ilmoitukset lähetetään. Lisäksi kehitettävää olisi tullin ja yrityksen välisien järjestelmien yhteyksien parantamisessa usein tapahtuvien yhteyskatkoksien vuoksi. Pääsääntöisesti yhteyksien voitaisiin kuitenkin olettaa toimivan kohtuullisesti, sillä varamenettelytilanteeseen ei ollut suurin osa vastaajista joutunut lainkaan.

Tutkimukseni tavoitteena oli tuottaa hyötyä esimerkiksi huolinta-alan yrityksille. Yritys voi esimerkiksi hyödyntää tutkimuksessa ilmi tulleita kehittämisohjeita tullauksen työvaiheisiin sekä keskittyä niissä olevien ongelmien ratkaisemiseen tehokkaammin. Lisäksi halusin koota aiheesta kattavan ja selkeän tietopaketin, joka tuo tullausprosessia tutummaksi esimerkiksi huolitsijalle tai niille, jotka haluavat oppia siitä lisää. Lisäksi Tullilaitos voi hyödyntää tutkimustuloksia parantamalla ja kehittämällä palveluitaan asiakaslähtöisimmiksi.

Kaiken kaikkiaan tutkimuksen teko on ollut erittäin opettavainen ja mielenkiintoinen kokemus. Opinnäytetyön tekeminen työn ohessa osoittautui haasteelliseksi ja esimerkiksi aikataulun hallintaan tuli kiinnittää erityistä huomiota. Toisaalta työ huolitsijana on helpottanut ja nopeuttanut tutkimuksen käsittelyä. Loppujen lopuksi prosessi eteni sujuvasti ja valmistui suunnittelun aikataulun mukaisesti.

## 6.1 Jatkotutkimusehdotukset

Sähköiset palvelut elävät jatkuvaa muutосkautta ja niiden suosio on koko ajan kasvamassa. Sähköistämisen myötä palveluja uudistetaan ja päivitetään jatkuvasti, joten jo tehtyjen tutkimuksien päivittäminen on usein paikallaan.

Tämän tutkimuksen aihetta voitaisiinkin tutkia uudestaan esimerkiksi sitten, kun tullin sähköistämishanke on kokonaisuudessaan ohi. Tutkimusmenetelmäksi voitaisiin valita laadullinen tutkimus, jolloin saataisiin mielipiteet avoimemmin esiin. Tullin palvelujen sähköistämisen vaikutuksia voitaisiin tutkia eri näkökulmista joko keskittymällä johonkin tiettyyn osa-alueeseen tai laajasti koko tullausprosessi huomioon ottaen. Lisäksi voitaisiin tutkia tullauksien ongelmakohtia tai tehdä kehittämishanke epäkohdista.

Mielenkiintoinen jatkotutkimuksen aihe voisi myös olla selvittää, kuinka moni yritys tekee tullaukset itse ja onko tullin sähköiset palvelut helpottaneet tai madaltaneet kynnystä tullauksien laatimiseen.

## LÄHTEET

### Kirjat

Dr. Nelson, Carl A 2009. Import / export – how to take your business across borders. Fourth edition. New York. The McGraw-Hill

FINTRA – Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus. Multiprint Oy/Multikustannus 2004. Ulkomaankaupan erikoistermit. 7. Uusittu painos. Helsinki. Multiprint Oy

FINTRA – Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus. Multikustannus Oy 2008. Vientikaupan asiakirjat 2008. 34. Uusittu painos. Helsinki. Multiprint Oy

Flick Uwe 2009. An introduction to qualitative research. Fourth edition. London. SAGE Publications Ltd.

Hirsjärvi, Sirkka., Remes Pirkko., Sajavaara Paula 2008. Tutki ja kirjoita. 13.-14., osin uudistettu painos. Keuruu. Otavan kirjapaino Oy.

Hörkkö, Heli., Koskinen, Harri., Laitinen, Petri., Mattsson, Margit., Ollikainen, Jari., Reinikainen, Antti & Werdermann, Rauli 2010. Huolinta-alan käsikirja uudistettu painos 2010. Vantaa. Suomen Spedserive Oy

Jalanka, Jussi., Salmenkari, Raimo., Winqvist, Björn 2003. Logistiikan ulkoistaminen. Helsinki. Suomen logistiikkayhdistys ry & Liikenne- ja viestintäministeriö.

Kauppakamari 2011. Ulkomaankaupankansio 2. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. Päivitys 1/2011. Helsinki. Helsingin kamari Oy

Melin, Kirsti 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vaasa. Tammertekniikka /Amk-Kustannus Oy

Pehkonen, Eino 2000. Vienti- ja tuonti-toiminta. Porvoo. WSOY

Selin, Erica., Tietosanoma Oy 2004. Vienti-toiminnan käsikirja. Juva. WS Bookwell Oy

Yli-Luoma, Pertti V.J 2001. Ohjeita opinnäytteen tekemiseen. Sipoo. IMDL Oy Ltd.

### Elektroniset julkaisut

Europa, Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä. Tulli. (online) Päivitetty elokuussa 2010. (Viitattu 20.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/customs/111003\\_fi.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/customs/111003_fi.htm)>

Europa, Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä. Tulli 2013. (online) Päivitetty kesäkuussa 2007. (Viitattu 23.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/customs/111050\\_fi.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/customs/111050_fi.htm)>

Suomen huolintaliikkeiden liitto, Mitä huolinta on?. (online) (Viitattu 10.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://ek2.ek.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/huolinta-ala/index.php>>

Suomen kuljetusopas, Huolinta. (online) (Viitattu 13.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/huolinta/>>

Suomen kuljetusopas, Ulkomaankaupan asiakirjat. (online) (Viitattu 17.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>>

Suomen yrittäjät ry, Tullausmenettelyt. Päivitetty toukokuussa 2010. (Viitattu: 20.10.2001) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/tuonti\\_vienti/tullausmenettelyt/](http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/tuonti_vienti/tullausmenettelyt/)>

Tullihallitus (online) a. Päivitetty toukokuussa 2009 (Viitattu 11.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/tehtavat/ulkomaankaupan\\_edistaja/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/ulkomaankaupan_edistaja/index.jsp)>

Tullihallitus (online) b. Päivitetty syyskuussa 2011 (Viitattu 11.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/pienasiakas/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/pienasiakas/index.jsp)>

Tullihallitus (online) c. Päivitetty maaliskuussa 2011 (Viitattu 11.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/avainasiakas/yksinkertaistetut\\_menettelyt/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/avainasiakas/yksinkertaistetut_menettelyt/index.jsp)> 11.10> c

Tullihallitus (online) d. Päivitetty toukokuussa 2009 (Viitattu 11.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/kumppanuusasiakas/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/kumppanuusasiakas/index.jsp)>

Tullihallitus (online) e. Päivitetty toukokuussa 2009 (Viitattu 22.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran\\_nimike/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/index.jsp)>

Tullihallitus (online) f. Päivitetty huhtikuussa 2009 (Viitattu 22.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran\\_nimike/nimikkeistot/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/nimikkeistot/index.jsp)>

Tullihallitus, Intrastat - Yhdistetty nimikkeistö 2011 (online) g. Päivitetty syyskuussa 2010 (Viitattu 20.10.2011) Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/ulkomaankauppatilastot/luokitukset/cn/liitteet\\_pdf/cn11fi00.pdf](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/luokitukset/cn/liitteet_pdf/cn11fi00.pdf)>

Tullihallitus (online) h. Päivitetty elokuussa 2011 (Viitattu 22.10.2011) Saatavilla  
www-muodossa: <URL: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/index.jsp>>

Tullihallitus, Tullihallituksen viennin asiakasohje n:ro 23/2009 27.10.2009 (versio  
1.0) (online) (Viitattu 18.10) Saatavilla www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/ELEX/asiakasohjeet/Viennin\\_elex\\_asiakasohjeet/2009\\_23\\_lyhyesti\\_sahkoisesta\\_ilmoittamisesta\\_viennissa.pdf](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/ELEX/asiakasohjeet/Viennin_elex_asiakasohjeet/2009_23_lyhyesti_sahkoisesta_ilmoittamisesta_viennissa.pdf)>

Tullihallitus, Tullihallituksen viennin ELEX asiakasohje 39 5.9.2011 (versio 1.0)  
(online) (Viitattu 18.10) Saatavilla www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/ELEX/asiakasohjeet/Viennin\\_elex\\_asiakasohjeet/2011\\_39\\_yksinkertaistetut\\_menettelyt.pdf](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/ELEX/asiakasohjeet/Viennin_elex_asiakasohjeet/2011_39_yksinkertaistetut_menettelyt.pdf)>

Tullihallitus (online) i. Päivitetty toukokuussa 2011. (Viitattu 30.10) Saatavilla  
www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/sanomapohjainen\\_asiointi\\_asiakkaaksi\\_hakeutuminen.pdf](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/sanomapohjainen_asiointi_asiakkaaksi_hakeutuminen.pdf)>

Tullihallitus (online) j. Päivitetty huhtikuussa 2011. (Viitattu 18.10) Saatavilla  
www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin\\_asiointitavat/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin_asiointitavat/index.jsp)>

World customs organization, WCO. Flash info: New HS-rules from 1 january  
2010. (online). Päivitetty helmikuussa 2011 (Viitattu 23.10.2011) Saatavilla  
www-muodossa: <URL:  
[http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/HarmonizedSystem/10\\_en.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/HarmonizedSystem/10_en.pdf)>

**LIITE 1**

## Kyselylomake

## Vientiselvitys

1. Kuinka monta vuotta olet työskennellyt tullin vientiselvitysten parissa?  
alle vuoden    1-3 vuotta  
4-7 vuotta    7-10 vuotta  
11-15 vuotta  
yli 16 vuotta
2. Onko sinulla muuta kuin vientitoiminnan kokemusta huolinta-alasta?  
Kyllä            Ei
3. Millaiseksi koet sähköisen vientiselvittämisen?  
Todella helpoksi    Helpoksi    Kohtalaiseksi    Vaikeaksi    Todella  
vaikeaksi

## Koulutus

4. Oletko mielestäsi saanut riittävästi koulusta sähköisen vientiselvityksen tekemiseen?  
Kyllä            En
5. Kerro millaista koulutusta olet saanut?
6. Koetko tarvitsevasi lisäkoulutusta sähköiseen vientiselvittämiseen?  
Kyllä            En
7. Jos vastasit kyllä, millaista koulutusta koet tarvitsevasi?

## Vienti-ilmoittaminen käytännössä

8. Onko sähköisten vienti-ilmoitusten antaminen mielestäsi vaivatonta?  
Kyllä            Ei
9. Mitkä ovat mielestäsi sähköisen vienti-ilmoittamisen edut?
10. Kohtaatko usein ongelmia vienti-ilmoituksen teossa?  
Kyllä            Ei



11. Miten toimit ongelmatilanteissa?
12. Onko mielestäsi hyväksymis- tai hylkäyssanomien saaminen tarpeeksi nopeaa?  
Kyllä Ei
13. Oletko havainnut järjestelmässä puutteita?  
Kyllä En
14. Jos olet, kerro millaisia?
15. Onko eteesi tullut tilanteita, jolloin olet käyttänyt varamenettelyä?  
Kyllä Ei
16. Jos vastasit kyllä, millaiseksi koet varamenettelyn käyttämisen?  
Todella helpoksi Helpoksi Kohtalaiseksi Vaikeaksi  
Todella vaikeaksi

#### Sähköisen vientitullauksen kehittäminen

17. Sana on vapaa. Onko sinulla sähköiseen vientitullaukseen kehittämisehdotuksia?: