



# Vientitullaustoiminnot ja niiden kehittäminen

## Case Sappi Finland

Nina Pietiläinen

2021 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

**Vientitullaustoiminnot ja niiden kehittäminen  
Case Sappi Finland**

Nina Pietiläinen  
Liiketalous  
Opinnäytetyö  
Toukokuu, 2021

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli perehtyä toimeksiantajayrityksen vientitullaustoimintoihin, vientitullauskäytäntöihin ja -prosesseihin sekä kartoittaa niitä. Opinnäytetyön tavoitteena oli löytää kehittämiskohteita toimeksiantajayrityksen vientitullaustoiminnoista, vientitullauskäytännöistä ja -prosesseista sekä lisäksi esittää näille kehittämiskohteille mahdollisia ratkaisumalleja tai toimintatapoja. Tutkimuksen tavoitteena oli vastata kysymyksiin: miten yrityksen vientitullauskäytännöt ja -prosessit vastaavat tämän päivän tarpeisiin ja miten niitä pitäisi kehittää, jotta kaikki tarpeet saataisiin katettua. Toimeksiantajana oli Sappi Finland I Oy, jonka toimialana on paperin, kartongin ja pahvin valmistus. Opinnäytetyön teoriaosuus jakautui neljään osaan: ulkomaankauppaan, Incoterms® 2020-toimituslausekkeisiin, tullaukseen ja vientiin. Teoriaosuudessa keskityttiin ulkokauppaan eli EU:n ja kolmansien maiden väliseen kauppaan.

Tutkimus tehtiin case-tutkimuksena kvalitatiivisilla menetelmillä. Tutkimus toteutettiin teemahaastatteluina ja tutkimuksessa haastateltiin kolmea Sappin Suomen toimipisteen ja kahta Sappin Keski-Euroopan toimipisteen työntekijää. Haastattelut suoritettiin etäyhteydellä käyttäen Microsoft Teams -sovellusta. Haastattelut sisälsivät neljä eri teemaa: AEO (Authorised Economic Operator), vientitullaus, vientitullauksen luvat sekä vientitullauksen lainsäädäntö. Haastattelut tallennettiin ja litteroitiin riittävällä tarkkuudella luotettavuuden varmistamiseksi. Tutkimuksen tuloksena havaittiin, että yrityksellä käytössä olevaan vientitullausjärjestelmään oltiin yleisesti tyytyväisiä muutamaa kehittämiskohdetta lukuun ottamatta. Järjestelmää koskevien kehittämiskohteiden lisäksi tutkimuksen tuloksena löydettiin kehittämiskohteita muun muassa koulutusmateriaalin osalta. Tutkimuksen tulosten perusteella laadittiin eritellyt kehitysehdotukset vientitullaustoimintojen kehittämistä varten.

Asiasanat: ulkomaankauppa, tullaus, vienti, vienti-ilmoittaminen, kehittäminen

Nina Pietiläinen

**Development areas in export customs clearance functions - Case Sappi Finland**

Year	2021	Pages	40
------	------	-------	----

---

The purpose of this thesis was to examine the export customs clearance functions, export customs clearance practices and export customs clearance processes of the commissioner. The aim of this study was to identify development areas regarding export customs clearance functions, export customs clearance practices and export customs clearance processes and provide possible development proposals for these identified development areas. The objective of this study was to find out how the export customs clearance practices and export customs clearance processes fulfil the current requirements and how they should be developed to meet all requirements. The commissioner of this thesis was Sappi Finland Oy which operates in the paper, board, and cardboard industry. The theoretical section of this thesis was divided into four parts: foreign trade, Incoterms® 2020 delivery clauses, customs clearance, and export. The focus was on external trade in other words on the trade between EU and the third countries.

The study was conducted as a case study using qualitative methods. It was carried out as a semi-structured interview by interviewing three employees of Sappi's Finland office and two employees of Sappi's Central Europe office. The interviews were carried out remotely by using Microsoft Teams application. The interviews included four themes: AEO (Authorised Economic Operator), export customs clearance, authorisations regarding export customs clearance and legislation regarding export customs clearance. The interviews were saved and transcribed accurately enough to ensure the reliability. As a result of this study it was discovered that the employees were in general satisfied with the system used for export customs clearance apart from a few development areas. In addition to these system related development areas the results revealed some development areas regarding training material as well. Detailed development proposals were prepared for the development of the export customs clearance functions based on the results of this study.

Keywords: foreign trade, customs clearance, export, export declaration, development

## Sisällys

1	Johdanto.....	6
2	Keskeiset käsitteet ja lyhenteet .....	7
3	Ulkomaankauppa .....	8
3.1	Yhteisökauppa eli sisäkauppa .....	9
3.2	Ulkokauppa.....	9
4	INCOTERMS® 2020-toimituslausekkeet .....	9
5	Tullaus .....	11
5.1	Lainsäädäntö.....	11
5.2	Asiakkuudet .....	12
5.3	AEO-toimija (Authorised Economic Operator).....	12
6	Vienti.....	14
6.1	Vientimenettelyt ja vienti-ilmoitus.....	16
6.2	Viennin etuuskohtelut .....	19
6.3	Tullinimike .....	20
6.4	Viennin asiakirjat .....	21
7	Laadullinen tutkimus .....	22
7.1	Tutkimusmenetelmä .....	22
7.2	Tapaustutkimus.....	23
8	Tutkimuksen toteutus .....	24
8.1	Tutkimuksen tavoitteet .....	24
8.2	Tutkimusmenetelmät ja aineisto .....	24
9	Tulokset ja johtopäätökset .....	25
9.1	AEO (Authorised Economic Operator) .....	25
9.2	Vientitullaus .....	26
9.3	Vientitullauksen luvat, lainsäädäntö ja muuttuvat määräykset .....	28
9.4	Koulutusmateriaali, ohjeet ja koulutus .....	28
9.5	Tutkimuksen luotettavuus .....	29
10	Kehittämiskohteet .....	29
10.1	Järjestelmät .....	30
10.2	Sanomaliikenne.....	30
10.3	Koulutusmateriaali ja koulutus.....	31
11	Pohdinta .....	32
	Lähteet.....	34
	Kuviot .....	38
	Taulukot .....	38
	Liitteet .....	39

## 1 Johdanto

Tullaukseen liittyy monia prosesseja ja toimijoita. Prosessit ovat usein monimutkaisia ja vaativat kattavia tietoja tullauksesta ja tullilainsäädännöstä. Yritys on aina viime kädessä vastuussa tullaukseen liittyvien tietojen oikeellisuudesta. Tullausasiat ovat tällä hetkellä ajankohtaisia, koska Brexit-erosopimuksen siirtymäaika päättyi vuoden 2020 lopussa. Vuoden 2021 alusta yritysten on täytynyt antaa vienti-ilmoitus lähetyksille Iso-Britanniaan. Tullilaki muuttui 1.5.2016, mutta lain tuomia muutoksia otetaan edelleen käyttöön vaiheittain ja tulli-ilmoittamisen uudistaminen jatkuu edelleen vuosina 2021-2025.

Opinnäytetyön toimeksiantaja on Sappi Finland I Oy, joka toimii osana Sappi Europea. Sappi Euroopan pääkonttori sijaitsee Belgiassa Brysselissä. Sappi Europe on osa eteläafrikkalaista Sappi-konsernia. Sappi Finland I Oy on perustettu vuonna 2008 ja sen toimialana on paperin, kartongin ja pahvin valmistus. Yrityksellä on vientiä EU:hun sekä EU:n ulkopuolelle.

Opinnäytetyön aiheena on vientitullaustoiminnot ja niiden kehittäminen. Opinnäytetyön tarkoituksena on perehtyä toimeksiantajayrityksen vientitullaustoimintoihin, vientitullauskäytäntöihin ja -prosesseihin sekä kartoittaa niitä. Opinnäytetyön tavoitteena on löytää kehittämiskohteita toimeksiantajayrityksen vientitullaustoiminnoista, vientitullauskäytännöistä ja -prosesseista sekä lisäksi esittää näille kehittämiskohteille mahdollisia ratkaisumalleja tai toimintatapoja. Tutkimuksen tavoitteena on vastata kysymyksiin: miten yrityksen vientitullauskäytännöt ja -prosessit vastaavat tämän päivän tarpeisiin ja miten niitä pitäisi kehittää, jotta kaikki tarpeet saataisiin katettua. Tässä yhteydessä on otettava huomioon myös vientitullauksen mahdolliset tulevaisuuden haasteet. Haasteena tavoitteiden saavuttamiselle on muuttuva toimintaympäristö. Opinnäytetyön aihe rajataan käsittämään vain EU:n ulkopuolelle tapahtuvan viennin ja siihen liittyvät toiminnot, käytännöt ja prosessit.

Opinnäytetyön sisältö käsittää teoriaosuuden, case-tutkimuksen kvalitatiivisilla menetelmillä ja kehittämis ehdotuksen. Teoriaosuudessa perehdytään EU:n ulkopuolelle tapahtuvaan vientiin ja tullaukseen siinä laajuudessa kuin tässä asiayhteydessä on tarpeellista.

Opinnäytetyön teoriaosassa käytetään huomattavassa määrin Tullin nettisivuja, koska käsiteltävänä oleva aihe perustuu pitkälti Tullin ohjeisiin ja määräyksiin. Aiheesta on hyvin rajallisesti ajan tasalla olevaa kirjallisuutta. Kirjallisuutta ja muita sähköisiä lähteitä käytetään siinä laajuudessa kuin niitä on saatavilla. Opinnäytetyö tehdään tutkimustyönä. Aineistoa kerättiin teemahaastatteluilta ja teemahaastattelut käsittelivät neljää eri teemaa: AEO (Authorised Economic Operator), vientitullaus, vientitullauksen luvat ja vientitullauksen lainsäädäntö. Haastatteluihin valittiin henkilöt, joilla oli kokemusta kansainvälisestä

toimitusketjusta sekä tullaustoiminnoista. Tutkimuksessa haastateltiin kolmea yrityksen Suomen toimipisteen työntekijää sekä kahta yrityksen Keski-Euroopan toimipisteen työntekijää. Tutkimuksen tulosten pohjalta laadittiin kehitysehdotukset esille tulleille kehittämiskohteille.

## 2 Keskeiset käsitteet ja lyhenteet

Tullaukseen liittyy monia käsitteitä ja lyhenteitä, joiden tietäminen on oleellista asioiden ymmärtämisen kannalta. Tullialan ammattilaiset, jotka työskentelevät Tullissa, puhuvat niin sanottua ”tullislangia” asiakkaiden mielestä. Tämän opinnäytetyön kannalta on tärkeä kuvata oleelliset lyhenteet ja käsitteet, joita tässä opinnäytetyön teoriaosuudessa käytetään. Tullaukseen liittyvät keskeiset käsitteet ja lyhenteet on esitetty taulukossa 1 (Tulli 2020a).

Käsite /lyhenne	Selite
AEO	Authorised Economic Operator
AEOC-valtuutus	Customs Simplifications / Yksinkertaistetut menettelyt
AEOS-valtuutus	Safety and Security / Vaarattomuus ja turvallisuus
ATA Carnet	Temporary Admission tulliasiakirja
A.TR	A.TR tavaratodistus
CN-nimikkeistö	Combined Nomenclature / Yhteisön yhdistetty nimikkeistö
EAD	Export Accompanying Document / Viennin saateasiakirja
EORI	Economic Operators Registration and Identification System
EUR.1	Alkuperän osoittava tavaratodistus
HS-nimikkeistö	Harmonized System / Harmonoidun järjestelmän nimikkeistö
INCOTERMS	Toimituslausekkeet
Intrastat	Intra Community Statistics System / EU-maiden välisen kaupan tilastojärjestelmä

Käsite /lyhenne	Selite
MRN-numero	Movement Reference Number / seurantatunnus
REX	The Registered Exporter system / REX-järjestelmä
STT	BTI (Binding Tariff Information) / Sitova tariffitieto
TARIC	The integrated Tariff of the European Union / EU: n yhtenäistetty tullitariffi
T1	Unionin ulkoinen passitus
T2	Unionin sisäinen passitus
TIR	Transports Internationaux Routiers / Kansainvälistä tavarankuljetusta koskeva tullisopimus / passitusjärjestelmä
UCC	Union Customs Code / Unionin tullikoodeksi
WTO	World Trade Organization / Maailman kauppajärjestö
WCO	World Customs Organization / Maailman tullijärjestö

Taulukko 1: Tulli keskeiset käsitteet / lyhenteet (Tulli 2020a)

### 3 Ulkomaankauppa

EU solmii kansainvälisiä kauppasopimuksia 27 jäsenmaansa puolesta ja on maailman suurin viejä. EU:n tavoitteena on kaupan esteiden poistaminen ja avoin maailmankauppa. Kauppasopimuksilla EU mahdollistaa edullisen pääsyn markkinoille. EU:lla on aktiivinen yhteistyö Maailman kauppajärjestön (WTO) kanssa ja tavoitteena on kehittää yhdessä sääntöjä ja poistaa kaupan esteitä. (European Union 2020.)

Ulkomaankauppa on eri maiden välistä tavaroiden ja palveluiden kauppaa. Suomelle ulkomaankaupan merkitys on erittäin suuri. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2020.)

Ulkomaankaupalla ja kansainvälistymisellä yritykset voivat vahvistaa kilpailuasemaansa. Menestyäkseen kansainvälisillä markkinoilla yritykset tarvitsevat ajan tasalla olevaa tietoa ja jatkuvaa kouluttautumista.

### 3.1 Yhteisökauppa eli sisäkauppa

Yli 70% Suomen ulkomaankaupasta on sisäkauppaa eli EU-maiden välistä kauppaa, joka on tullitonta ja johon ei sovelleta alkuperäsääntöjä. Sisäkaupassa muun muassa tavaroihin, palveluihin, kuljetuksiin ja ihmisiin sovelletaan vapaan liikkuvuuden periaatetta. (Logistiikan maailma 2020a.) Yhteisökaupassa on käytössä arvonlisäverotunnus (VAT-tunnus). Myynti eri EU-maiden välillä on verotonta, mikäli sekä myyjä että ostaja ovat ALV-rekisteröityneitä. (Hörkkö ym. 2010, 88-89.)

Sisäkaupan tilastointia hoidetaan Intrastat-järjestelmän kautta. Mikäli yritys on rekisteröitynyt arvonlisäverojärjestelmään ja yrityksen kaupan arvo ylittää Intrastat-arvorajan, on yritys velvollinen antamaan sisäkaupan Intrastat-ilmoituksen. Intrastat-tilastointi edellyttää, että tavara liikkuu fyysisesti EU-maiden välillä. Intrastat-ilmoitus on annettava sekä tavaralla lähtömaassa että kohdemaassa. (Logistiikan maailma 2021a.)

### 3.2 Ulkokauppa

Ulkokauppa on EU-maiden ja kolmansien maiden välistä kauppaa. EU-mailla on yhteinen kauppapolitiikka ja tullitariffi ja siihen liittyy muun muassa tuontirajoituksia ja tuonnin valvontaa, viennin valvontaa, kiintiöjärjestelyitä, tullimaksuja, tasoitustulleja ja suspensiotulleja. EU on solminut kahdenvälisiä kauppasopimuksia eri maiden ja maaryhmittymien kanssa. (Logistiikan maailma 2020b.) EU:lla ja kolmansilla mailla on erilaisia sopimuksia ja järjestelyitä kuten vapaakauppasopimukset, assosiaatiosopimukset, yhteistyösopimukset ja kehitysmaajärjestely. Vapaakauppasopimukset mahdollistavat tavaroiden tullittoman tai alennetun tullikohtelun kohdemaassa sekä lisäksi niillä vähennetään kaupan esteitä ja rajoituksia. EU:n ja Iso-Britannian välille saatiin myös solmittua vapaakauppasopimus, joka astui voimaan 1.1.2021. (Logistiikan maailma 2021b.)

Tavaroiden ja palveluiden vienti EU:n ulkopuolelle eli kolmansiin maihin on verotonta. Tuonnista kolmansista maista maksetaan arvonlisäveroa voimassa olevan verokannon mukaisesti. Tullaustiedoista kootaan ulkokaupan tilastot. (Logistiikan maailma 2021c.)

## 4 INCOTERMS® 2020-toimituslausekkeet

Incoterms toimituslausekkeet sisältävät yksitoista määritelmää kauppatavoista, joita voidaan käyttää kansainvälisessä tavaroiden kaupassa ja joita Kansainvälinen Kauppakamari ylläpitää. Toimituslausekkeet sisällytetään ostajan ja myyjän väliseen kauppasopimukseen. (Logistiikan maailma 2021d.)

Toimituslausekkeet ovat sanayhdistelmiä ja kirjainyhdistelmiä, jotka sisältävät eräitä kaupan ehtoja, joissa määritellään toimenpidevastuu, kustannusvastuu sekä vaaranvastuu. Toimenpidevastuu määrittää ostajan ja myyjän välisiä velvollisuuksia muun muassa kuljetussopimuksen ja vienti- ja tuontiselvitysten laatimisesta. Edellä mainittujen sopimusten ja selvitysten kustannuksista sekä toimitusta edeltävistä kustannuksista ja mahdollisesti toimitusta seuraavista kustannuksista määritellään kustannusvastuussa. Vaaranvastuulla tarkoitetaan riskiä, joka seuraisi tavaran tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta sekä siihen liittyvästä taloudellisesta seurauksesta. Vaaranvastuu käsittelee myös tavaran mahdollista viivästymistä ja siihen liittyviä seurauksia. Vaaranvastuussa määritellään riskin siirtyminen myyjältä ostajalle. Tavaran toimittamiseen liittyvät velvollisuudet ja niiden jakautuminen ostajan ja myyjän välillä määritellään Incoterms-toimituslausekkeissa. (Railas 2020, 25-26.)

Incoterms® 2020 jakautuu neljään ryhmään: E-, F-, C- ja D-lausekkeisiin. Osa toimituslausekkeista soveltuu kaikkiin kuljetusmuotoihin ja osaa voidaan käyttää vain meri- tai vesitiekuljetuksissa. Toimituslausekkeista seitsemän lauseketta sopii kaikille kuljetusmuodoille ja neljä lauseketta vain meri tai vesiteitse tapahtuville kuljetuksille. (Railas 2020, 89-93.) Kun yritys tarkastelee toimituslausekkeen valintaa, kannattaa yrityksen huomioida tässä vaiheessa muun muassa tavaran kuljetusmuoto, kauppatavaran luonne, logistiikkaketju sekä talouskysymykset. Meri- ja vesitiekuljetuksiin soveltuvat toimituslausekkeet ovat FAS, FOB, CFR ja CIF. Vanhat C-lausekkeet on alun perin tarkoitettu lähinnä raaka-aineiden kuljetuksiin, jolloin ne eivät välttämättä ole käyttökelpoisia teollisuustuotteille. Logistiikkaketjun osalta on tarkoituksenmukaista tarkastella kansallisia vaatimuksia kuljetus- ja vakuutuslausekkeiden suhteen sekä myös ostajan ja myyjän mahdollisuuksia tehdä edullinen kuljetus- ja vakuutuslauseke. Maksuehdot saattavat olla myös merkityksellisiä toimituslausekkeen valinnan suhteen. (Railas 2020, 406-407.) Toimituslausekkeet on kuvattu taulukossa 2. (Railas 2020, 249, 262, 274, 283, 306, 317, 329, 339, 372, 383, 395).

EXW	Ex Works	Noudettuna (nimetty paikka)
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla (nimetty toimituspaikka)
FAS	Free Alongside Ship	Vapaasti aluksen sivulla (nimetty laivaussatama)
FOB	Free on Board	Vapaasti aluksessa (nimetty laivaussatama)
CPT	Carriage Paid to	Kuljetus maksettuna (nimetty määräpaikka)

CIP	Carriage and Insurance Paid to	Kuljetus ja vakuutus maksettuna (nimetty määräpaikka)
CFR	Cost and Freight	Kulut ja rahti maksettuina (nimetty määräsatama)
CIF	Cost, Insurance and Freight	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina (nimetty määräsatama)
DAP	Delivered at Place	Toimitettuna määräpaikalle (nimetty määräpaikka)
DPU	Delivered at Place Unloaded	Toimitettuna määräpaikalle purettuna (nimetty määräpaikka)
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna (nimetty määräpaikka)

Taulukko 2: Incoterms® 2020-toimituslausekkeet (Railas 2020, 249, 262, 274, 283, 306, 317, 329, 339, 372, 383, 395)

## 5 Tullaus

Tullin tehtävänä on valvoa EU:n ja kolmansien maiden välistä liikennettä ja kauppaa. Ulkomaankaupan edistäminen ja säännösten noudattamisen valvonta ovat osa Tullin toimintaa. Tulli vastaa ulkomaankaupan ja tavaroiden valmistukseen liittyvien tullien, verojen ja maksujen kantamisesta toimialansa puitteissa. Yhteiskunnan suojaaminen torjumalla talous- ja huumerikoksia on tärkeässä roolissa Tullin toiminnassa. (Melin 2011, 246-247.)

### 5.1 Lainsäädäntö

Kaikissa EU-maissa on voimassa yhteinen tullilainsäädäntö, joka sisältää useita keskeisiä säädöksiä. Näitä keskeisiä säädöksiä ovat koodeksi, tullittomuusasetus ja TARIC-asetus. Euroopan unionin uudistettu koodeksi eli UCC (Union's Custom's Codex) astui voimaan 1.5.2016. Koodeksi käsittää yleiset menettelyt ja säännöt, jotka koskevat Euroopan unionin tullialueelle tuotavia tai Euroopan unionin tullialueelta vietäviä tavaroita. Tullittomuusasetus eli Neuvoston asetus yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta määrittää, mitkä tavarat tai lähetykset ovat tämän asetuksen perusteella tullittomia. TARIC-asetus sisältää Euroopan unionin yhteisen tullitariffin sekä tariffi- ja tilastonimikkeistöt. (Logistiikan maailma 2020c.)

Uuden koodeksin myötä on tullut muutoksia tähän mennessä jo muun muassa Tullin myöntämiin vakuuksiin ja lupiin. Tulli-ilmoittaminen uudistetaan komission vahvistaman aikataulun mukaisesti vuosina 2020-2025. Tulli-ilmoittamisen uudistaminen edellyttää myös Tullin sanoma-asiakkailta ilmoitusjärjestelmien muutoksia ja päivityksiä. Suomessa on otettu käyttöön uusi järjestelmä jo tullivarastoinnin ilmoituksissa ja henkilöasiakkaan tuonti-ilmoituksissa ja lisäksi vuoden 2021 aikana on tarkoitus edetä järjestelmien uudistamisessa muun muassa tuonnin, erityismenettelyiden sekä väliaikaisen varastoinnin ilmoitusten osalta. Viennin ilmoitusten osalta on tavoitteena testauksen aloittaminen syksyllä 2022. (Tulli 2020b.)

EU-jäsenmailla on myös lisäksi omia kansallisia tullisäädöksiä. Suomessa tullilaki on tärkein yhteisön lainsäädäntöä täydentävä tullisäädös. Tullilain säännökset koskevat muun muassa ulko- ja sisäkaupan tilastointia, tulliverotusta ja -valvontaa, tullirikostutkintaa sekä takavarikoituja tavaroita. Tullilaki käsittää tulliverotukseen liittyen myös tullittomuuteen ja tullien maksamiseen liittyviä säännöksiä (Logistiikan maailma 2020c.)

## 5.2 Asiakkuudet

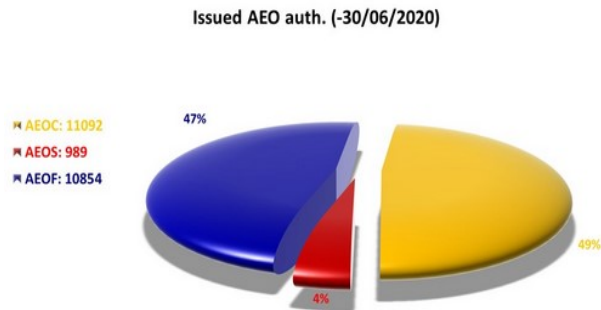
Tullin asiakkuudet voidaan jakaa neljään eri ryhmään: perusasiakas, avainasiakas, Authorised Economic Operator (AEO) ja Tulli+-asiakkuus. Perusasiakas tarvitsee Tullin palveluita satunnaisesti ja perusasiakkaalla ei ole Tullin myöntämiä lupia. Perusasiakkaan vienti tai tuonti ei ole säännöllistä toimintaa. Avainasiakkailla on säännöllinen tarve Tullin palveluille. Huolintaliikkeet ovat usein Tullin avainasiakkaita ja heillä on esimerkiksi Tullin myöntämä yleisvakuuslupa. AEO-asiakkaalla on velvollisuus valvoa tullitoimintansa laatua, turvallisuutta sekä tullimenettelyidensä oikeellisuutta. AEO-ohjelman tavoitteena on kansainvälisen toimitusketjun turvallisuuden edistäminen. Tulli+-asiakkuuksiin kuuluu yrityksiä, jotka ovat yleensä AEO-asiakkaita sekä valmiita toimintansa kehittämiseen ja uusien tietojärjestelmien testaamisen yhteistyössä Tullin kanssa. (Tulli 2020c.)

Tulli tekee aktiivista yhteistyötä asiakkaidensa kanssa ja Tullilla on erillinen asiakasneuvottelukunta ja asiakasyhteistyöryhmiä, joissa jaetaan tietoa ja annetaan palautetta mahdollisista kehittämiskohteista sekä käsitellään ja arvioidaan toimintaympäristön tulevia muutoksia (Tulli 2020d).

## 5.3 AEO-toimija (Authorised Economic Operator)

Valtuutetun talouden toimijaksi eli AEO-toimijaksi voi hakeutua EU:hun sijoittunut yritys, jolla on tullilainsäädännön alaista toimintaa. Valtuutuksia on kahdenlaisia: yksinkertaistetut menettelyt eli AEOC ja vaarattomuus ja turvallisuus eli AEOS. Toimijan on myös mahdollista hakea yhdistettyä valtuutusta eli AEOF-valtuutusta, joka käsittää sekä yksinkertaistetut menettelyt että vaarattomuuden ja turvallisuuden. AEO-valtuutusta haetaan eAEO-palvelussa,

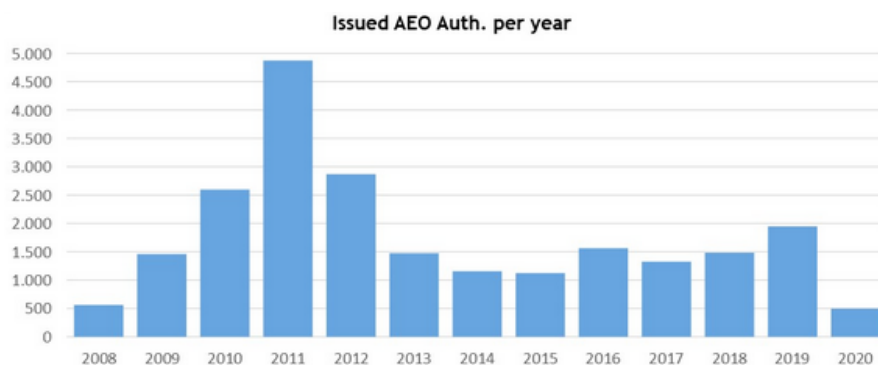
joka on kaikkien EU-maiden tullien yhteinen palvelu. AEO-valtuutukset jakautuvat lähes tasan AEOC- ja AEOF-valtuutuksien kesken kuten kuvioista 1 käy ilmi. (European Commission 2020a.)



Kuvio 1: AEO-valtuutuksien jakauma (European Commission 2020a)

AEO-käsite pohjautuu kumppanuusohjelmaan, jonka Maailman tullijärjestö (WCO) on käynnistänyt. Tämän kumppanuusohjelman tavoitteena on toimitusketjun turvallisuuden parantaminen kansainvälisessä kaupassa sekä kaupan sujuvuuden ja helppouden edistäminen. AEO-toimijoille tämä AEO-asema tarjoaa monia hyötyjä ja etuja muun muassa tullitarkastuksissa ja tullimenettelyissä. Lisäksi tämä asema tuo yritykselle myös välillisiä hyötyjä, koska AEO-toimijaa pidetään turvallisena yhteistyökumppanina, jolla on hyvät suhteet Tullin ja viranomaisten kanssa. (European Commission 2021a.)

Kuviossa 2 esitetään, miten AEO-valtuuksien myöntäminen on kehittynyt Euroopassa vuodesta 2008 vuoteen 2020 mennessä. Euroopan komission mukaan vuonna 2011 on myönnetty tähän mennessä eniten valtuutuksia. (European Commission 2020a.)



Kuvio 2: AEO-valtuutukset 2008 - 2020 (European Commission 2020a)

Yksinkertaistettujen tullimenettelyiden käytöstä kiinnostuneille yrityksille on AEOC-valtuutus oleellinen. Verrattuna muihin taloudellisiin toimijoihin, kohdistuu AEOC-toimijoihin vähemmän fyysisiä tarkastuksia sekä tulli-ilmoittamiseen liittyviä tarkastuksia esimerkiksi viennin tai tuonnin asiakirjoihin. Yksinkertaistettujen menettelyjen lupien hakeminen on

nopeampaa sekä lisäksi Tulli myöntää tiettyjä yksinkertaistuksia vain AEOC-valtuutuksen omaaville yrityksille. (Tulli 2020e.)

Mikäli yritys haluaa helpotuksia tullitarkastuksiin sekä edistää toimitusketjunsä turvallisuutta on AEOC-valtuutus tarkoituksenmukainen. AEOC-valtuutuksen haltijoilta vaaditaan muun muassa suppeampia tietoja turvatietoilmoituksissa. AEOC-toimijat voivat saada etuja AEO- aseman vastavuoroisesta hyväksymisestä muun muassa viennissä Japaniin ja Yhdysvaltoihin. Jos yrityksellä on yhdistetty valtuutus, se sisältää sekä AEOC- että AEOC-valtuutusten edut. (Tulli 2020e.)

Tulli asettaa vaatimuksia AEO-toimijaksi hakeutuvalle yritykselle. Yritykseltä vaaditaan muun muassa taloudellista vakavaraisuutta ja tullivaatimusten noudattamista. Lisäksi vaaditaan riittävä kirjanpito- ja logistiikkajärjestelmä, jotta Tulli pystyy tekemään tarkastuksia tarvittaessa. Tulli arvioi yritystä auditoimalla, johon sisältyy myös fyysinen käynti yrityksen toimitiloissa. Mikäli yritys hakee AEOC-valtuutusta, on sen täytettävä myös vaatimus toimintaan liittyvästä pätevydestä. Turvallisuusnormien (esimerkiksi toimitila- ja henkilöturvallisuus, logistiikan, tuotannon ja toimitusketjun turvallisuus, turvallisuusjohtaminen) täyttäminen on edellytys AEOC-valtuutusta hakevalle yritykselle. (Tulli 2020f.)

AEO-toimija on velvollinen tekemään säännöllistä sisäistä omavalvontaa, joka perustuu lainsäädäntöön ja AEO-suuntaviivoihin. AEO-toimijan on tunnistettava riskit ja poikkeamat ja korjattava toimintaansa tarvittaessa riskien ja poikkeamien välttämiseksi ja minimoimiseksi. Muutokset tai poikkeamat toiminnassa, jotka saattavat vaikuttaa AEO-valtuutukseen, on aina raportoitava Tullille. Tullin tehtävänä on valvoa, että AEO-asemaan vaadittavat edellytykset täyttyvät. (Tulli 2021a.)

## 6 Vienti

Viennillä tarkoitetaan tullauksen näkökulmasta vapaassa liikkeessä olevien yhteisötavaroiden vientiä EU:n ulkopuolelle niin sanottuihin kolmansiiin maihin. Yhteisötavarat, jotka on tarkoitettu vietäväksi EU:n ulkopuolelle, on asetettava vientimenettelyyn. Suomessa on ollut vuodesta 2009 alkaen pakollista antaa vienti-ilmoitus sähköisesti. Viejä antaa vienti-ilmoituksen sanomapohjaisesti tai Tullin vienti-ilmoituspalvelussa. (Melin 2011, 276.) Tullin tehtävänä on valvoa vientitavaraan kohdistuvia vientirajoituksia ja -kieltoja. Tämän lisäksi Tulli myös hoitaa vientitullien kantamisen, vientitavaran poistumisen valvonnan sekä tilastotietojen keräämisen ulkomaankaupasta. Tällä hetkellä EU:ssa ei kanneta vientitulleja mistään vientitavaroista. EU:n ulkopuolelle tapahtuvasta myynnistä ei kanneta arvonlisäveroa. Kun tavara vahvistetaan poistuneeksi EU:sta, saa myyjä Tullilta sähköisesti

poistumisvahvistetun luovutus päätöksen, jolla myyjä voi todistaa arvonlisäverottomuuden veroviranomaisille. (Tulli 2020g.) Vienti-ilmoituksen antamisesta vastaa viejä, jonka täytyy olla sijoittautunut EU:n alueelle. Viejä voi valtuuttaa vienti-ilmoituksen antamisen myös asiamiehen vastuulle esimerkiksi huolintaliikkeelle. Viejän on oltava osallisena sopimuksessa, jossa sovitaan tavaroiden viennistä EU:n ulkopuolelle tai viejällä on oltava oikeus määrätä tavaroiden viennistä. (Tulli 2020h.)

Viejä tarvitsee vienti-ilmoitusta varten EORI-tunnuksen, jonka käyttäminen on pakollista vienti-ilmoittamisessa. EORI-tunnusta käytetään taloudellisten toimijoiden tunnistamiseksi tulliasioinnissa unionin alueella. Suomessa EORI-tunnuksen myöntää Tulli ja kaikki rekisteröityneet vientiasiakkaat saavat automaattisesti EORI-numeron. Suomessa EORI-tunnus muodostetaan yrityksen y-tunnuksesta ja maalyhenteestä esimerkiksi FI1234567-8. Yrityksen on rekisteröidyttävä Tullin vientiasiakkaaksi, jos yrityksellä on vuosittain vähintään viisi vientitapahtumaa. Tulli saa yrityksen nimi- ja osoitetiedot automaattisesti järjestelmäänsä rekisteröitymisen jälkeen. (Tulli 2020h.)

Tullin sivuilta löytyy viejille hyvät ja yksinkertaiset ohjeet, mitä olisi selvitettävä ennen viennin aloittamista ja miten vienti-ilmoitusprosessissa edetään, kun vientilähetys on valmiina. Nämä ohjeet sisältävät kahdeksan kohtaa ja auttavat viejää etenemään oikeassa järjestyksessä viennin alusta loppuun asti. (Tulli 2020i.)

1. Selvitä vientirajoitukset

Viejän on selvitettävä mahdolliset vientirajoitukset sekä haettava mahdollisesti vaadittavaa vientilupaa ennen viennin aloittamista. Vientirajoituksista löytyy tietoa muun muassa Fintaric-hakupalvelusta sekä Tullin rajoituskäsikirjasta.

2. Selvitä vientimaan ja kuljetuksen rajoitukset ja vaatimukset

Viejän on myös selvitettävä mahdolliset kuljetuksiin sekä vientimaahan kohdistuvat rajoitukset, joista on saatavilla tietoa EU:n Market Access Database-tietokannasta, laivauskäsikirjasta tai viejän yhteistyökumppaneilta esimerkiksi kuljetusliikkeiltä tai huolitsijoilta.

3. Selvitä tavaratullinimike

Tavaratullinimikettä varten tarvitaan oikea tullinimike eli viennissä CN-koodi. Fintaric-palvelusta sekä CN-nimikkeistöstä on mahdollista hakea vientitavarakoodia oikeaa tullinimikettä. Mikäli oikean tullinimikkeen löytäminen tuottaa viejälle haasteita, voi viejä kääntyä myös Tullin puoleen oikean tullinimikkeen selvittämistä varten.

4. Selvitä kohdemaan tullittomuus tai alennettu tullikohtelu

Mikäli vientitavarakoodille myönnetään tullittomuus tai alennettu tullivero viennin kohdemaassa, tavaratullinimikkeen ostaja hyötyy alhaisemmista kustannuksista. Viejän kannattaa selvittää etukäteen, onko viennin kohdemaalla tullittomuus- tai vapaakauppasopimusta

EU:n kanssa sekä onko vientituote etuuskohtelun piirissä kohdemaassa ja mikä alkuperäselvitys vaaditaan tullietuuden myöntämiseksi.

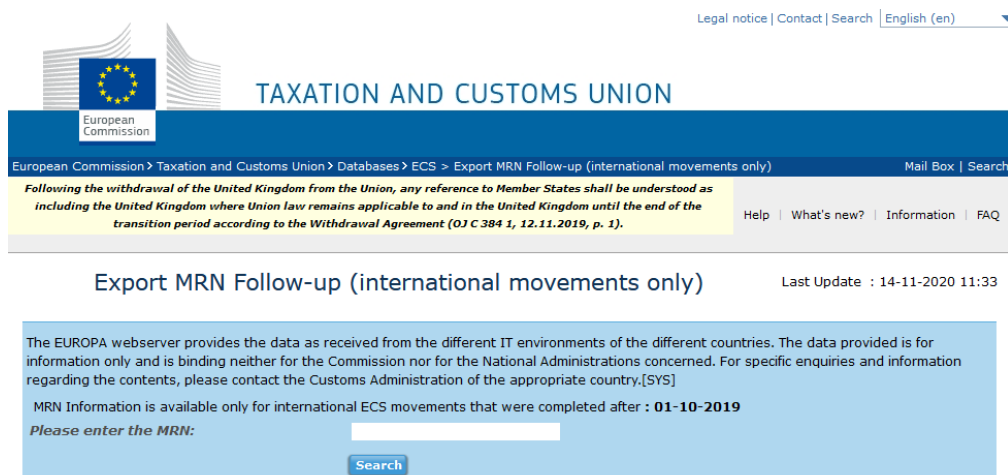
5. Rekisteröidy ja hae tunnisteet vienti-ilmoittamista varten  
Viejän on haettava Tullilta etukäteen EORI-numeroa sekä rekisteröidyttävä Tullin vientiasiakkaaksi.
6. Aseta tavarat vientimenettelyyn  
Vastuu vienti-ilmoituksen antamisesta on viejällä ja viejän on asetettava vientitavarat vientimenettelyyn etukäteen ennen tavaroiden vientiä. Tarvittaessa viejä voi käyttää edustajaa vienti-ilmoituksen antamista varten.
7. Vienti-ilmoituksen hyväksyminen ja lastauslupa Tullilta  
Vienti-ilmoituksella ilmoitetaan vientitavaran sijaintipaikka, jotta Tulli voi tarvittaessa tarkastaa lähetyksen. Viejä tarvitsee Tullilta luovutus päätöksen sekä viennin saateasiakirjan (EAD) kuljetusta varten. Kuljetusliikkeellä on oltava tiedossa viennin saateasiakirjassa oleva viitenumero (MRN), jolla kyseessä oleva vienti pystytään päättämään poistumispaikalla. Tulli lähettää viejälle sähköisesti poistumisvahvistetun luovutus päätöksen saatuaan tiedon, että kyseinen lähetys on poistunut EU:sta. Poistumisvahvistetulla luovutus päätöksellä viejä todistaa viranomaisille viennin arvonlisäverottomuuden.
8. Oikaise tai pyydä vienti-ilmoituksen mitätöintiä tarvittaessa  
Mikäli viejä huomaa, että vienti-ilmoituksessa on virhe, voi viejä pyytää Tullilta oikaisua kyseessä olevalle viennille. Mikäli vientitavaroiden lähetys peruuntuu kokonaan, on viejällä mahdollisuus pyytää Tullilta mitätöintiä koko viennille. (Tulli 2020i.)

#### 6.1 Vientimenettelyt ja vienti-ilmoitus

Vientitavarat on asetettava viennin tullimenettelyyn arvosta riippumatta, kun tavarat viedään EU:n vero- ja tullialueen ulkopuolelle. Tullimenettelykoodi kertoo viennin tarkoituksen. EU:hun palaamattomiin tavaroihin käytetään lopullisen viennin tullimenettelykoodia, kun taas muuttumattomiin näyttely- ja messutavaroihin on käytettävä väliaikaisen viennin menettelykoodia. Näyttely- ja messutavarat on tuotava takaisin EU:hun määräajassa samassa kunnossa kuin ne olivat vientihetkellä. (Tulli 2020j.) Kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen on viennin yksinkertaistettu menettely, jossa viejä antaa ensin epätäydellisen vienti-ilmoituksen ja saa sitä vastaan Tullilta luovutus päätöksen vientimenettelyyn sekä viennin saateasiakirjan. Vientitavara voidaan lähettää ennen kuin viejä antaa niin sanotun täydentävän toisen vaiheen vienti-ilmoituksen. Tämä yksinkertaistettu menettely soveltuu hyvin vientitavaroihin, joiden määrä saattaa vielä muuttua, kun kulkuneuvoa lastataan. Viennin yksinkertaistettu menettely on luvanvaraista. (Tulli 2020k.)

Vienti voidaan jakaa myös suoraan ja epäsuoraan vientiin. Vientitavaran lähtö- ja poistumispaikka ratkaisevat, onko kyseessä suora vai epäsuora vienti. Mikäli lähtö- ja poistumispaikka ovat samassa EU:n jäsenvaltiossa, on vienti suoraa vientiä. Epäsuoralla viennillä tarkoitetaan vientiä, jossa vientitavaran lähtö- ja poistumispaikka ovat eri EU:n jäsenvaltiossa (esimerkiksi lähtöpaikka Suomessa ja poistumispaikka Saksassa). (Tulli 2020l.)

Vienti-ilmoitus voidaan antaa joko Tullin nettipalvelussa tai sähköisesti sanoma-asiointipalvelussa. Vienti-ilmoitus on annettava ennen tavaroiden lähtöä. Vienti-ilmoitus saa MRN-numeron (Movement reference number) eli sähköisen seurantatunnuksen, kun Tullin vientijärjestelmä on käsitellyt vienti-ilmoituksen. (Logistiikan maailma 2020b.) MRN-numerolla on mahdollista seurata vientilähetystä Euroopan komission MRN-hakupalvelussa. Kuviossa 3 on esimerkki MRN-hakupalvelusta. (European Commission 2020b.)



Legal notice | Contact | Search | English (en) ▾

**TAXATION AND CUSTOMS UNION**

European Commission

European Commission > Taxation and Customs Union > Databases > ECS > Export MRN Follow-up (international movements only) Mail Box | Search

*Following the withdrawal of the United Kingdom from the Union, any reference to Member States shall be understood as including the United Kingdom where Union law remains applicable to and in the United Kingdom until the end of the transition period according to the Withdrawal Agreement (OJ C 384 1, 12.11.2019, p. 1).*

Help | What's new? | Information | FAQ

**Export MRN Follow-up (international movements only)** Last Update : 14-11-2020 11:33

The EUROPA webservice provides the data as received from the different IT environments of the different countries. The data provided is for information only and is binding neither for the Commission nor for the National Administrations concerned. For specific enquiries and information regarding the contents, please contact the Customs Administration of the appropriate country.[SYS]

MRN Information is available only for international ECS movements that were completed after : **01-10-2019**

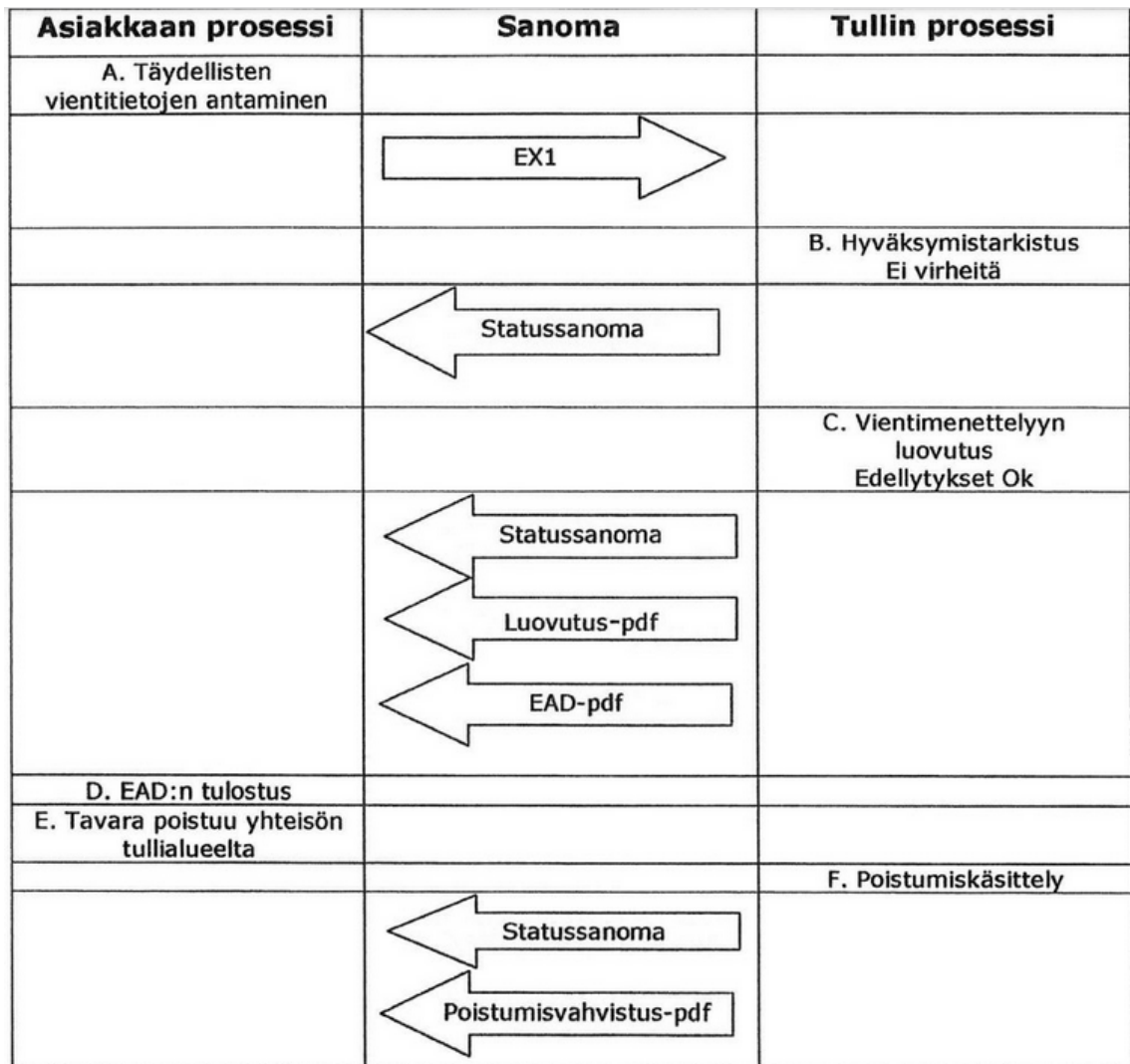
Please enter the MRN:

Kuvio 3: Näkymä Euroopan komission MRN-hakupalvelusta (European Commission 2020b)

Lähetettyään vienti-ilmoitussanomana viejä vastaanottaa sanoma-asiointissa Tullilta ensin vastaussanomana, joka sisältää tiedon sanoman hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Hyväksymissanoman jälkeen viejä saa luovutussanomana, joka sisältää myös luovutus päätöksen ja viennin saateasiakirjan (EAD) liitteinä. Viennin saateasiakirjassa on yksilöivä MRN-numero, joka viejän on ilmoitettava vientitavaran poistumispaikalla. Poistumispaikalla olevan toimijan esimerkiksi satamaoperaattorin tai terminaalioperaattorin on annettava Tullille ilmoitus kuljetusvälineen saapumisesta poistumispaikalle ja tätä ilmoitusta varten kyseinen toimija tarvitsee viejältä viennin saateasiakirjassa olevan viennin yksilöivän MRN-numeron. Tämän ilmoituksen antajan on myös toimitettava MRN-numero poistumiskulkuneuvon lastaajalle. (Tulli 2020l.)

Kun vientilähetys poistuu EU:sta, Tulli lähettää viejälle sähköisesti poistumisvahvistetun luovutus päätöksen. Viejä tarvitsee poistumisvahvistetun luovutus päätöksen arkistoitavaksi viennin arvonlisäverottomuuden osoittamista varten. Viennille voidaan avata myös

passitusmenettely poistumista varten esimerkiksi T1, T2 tai TIR-Carnet. Mikäli vienti jää jostain syystä päättämättä, voi viejä pyytää Tullilta viennin päättämistä esittämällä Tullille vaihtoehtoiset todisteet vientilähetysten poistumisesta EU:n alueelta. Vaihtoehtoisiksi todisteiksi hyväksytään yleensä tuontitullausasiakirja määrämaasta tai allekirjoitettu kuljetusasiakirja. Kuljetusasiakirjan täytyy olla kuljetusliikkeen allekirjoittama ja siitä täytyy käydä esille, että tavara on poistunut EU:n alueelta. Kuviossa 4 kuvataan sanoma-asiointin vienti-ilmoitusprosessia asiakkaan ja Tullin välillä. (Logistiikan maailma 2020b.)



Kuvio 4: Sanoma-asiointin vienti-ilmoitusprosessi (Logistiikan maailma 2020b)

Vienti-ilmoitukseen tarvitaan myös liitteitä kuten kauppalasku tai proformalasku, mahdollinen vientilupa tai -lissenssi sekä asiakirjat, joilla voidaan todistaa ja valvoa mahdollisia vientietuja (Logistiikan maailma 2020b).

## 6.2 Viennin etuuskohtelut

EU on solminut useita vapaakauppasopimuksia kolmansien maiden kanssa. Mikäli sopimus on vastavuoroinen, myöntää kyseessä oleva maa tullietuuksia EU:n alkuperätuotteille. Sopimuksen perusteella EU:n alkuperätuotteet voivat olla kokonaan tullittomia tai alennetun tullin piirissä. Sopimusten alkuperäsäännöt määrittävät edellytykset, joilla tuote voidaan määritellä EU:n alkuperätuotteeksi. Lisäksi alkuperäsääntöjä on määritelty myös nimiketasolla ja mahdollinen etuuskohtelu riippuu nimikkeestä. Tuotteiden on oltava tullivalvonnassa koko toimitusketjun ajan ja se edellyttää tuotteiden suoraa kuljetusta EU:sta sopimusmaahan, jotta edellytys etuuskohtelun myöntämiselle säilyy. (Tulli 2020m.)

Tuotteiden on täytettävä sopimuksen alkuperäsääntöjen ehdot saadakseen etuuskohtelun määrämaassa ja siihen perustuen tuotteiden on oltava joko kokonaan EU:ssa tuotettuja tai riittävästi EU:ssa valmistettuja. Yhtenä alkuperäsääntönä on myös kumulaation soveltaminen, jolla tarkoitetaan alkuperäkelpoisuuden kerryttämistä sopimusmaiden alkuperätuotteista tai valmistuksesta näissä kyseessä olevissa maissa. Riittävän valmistuksen ehtoja voidaan käyttää usein teollisuustuotteille. Näissä ehdoissa on kyse nimikkeen muutossäännöstä, prosenttisäännöstä, valmistusastevaatimuksesta ja näiden yhdistelmästä. (Tulli 2020m.)

Euroopan komission Access2markets-tietokanta tarjoaa hyödyllistä tietoa viejille. Tietokannasta löytyy tietoa viennin kohdemaan tulleista, tullietuusopimuksista ja alkuperäsäännöistä. Kuviossa 5 on haettu tietoja tariffikoodilla 4810 Euroopan komission Access2markets-tietokannasta. Alkuperämaaksi on valittu Suomi ja viennin kohdemaaksi Kanada. Tietokannasta nähdään muun muassa Maailman kauppajärjestön (WTO) mukaiset tullit (MFN eli Most Favoured Nation) sekä EU:n ja Kanadan vapaakauppasopimukseen perustuva tullitaso. (European Commission 2021b.)

Tariffs

**Tariffs under a heading**

Rules of origin - ROSA

Rules of origin for other agreements

Taxes

Procedures and formalities

Trade barriers

Trade flow statistics

How to read the results

**Tariffs under a heading**

latest update: 18 March 2021

**Tariffs for all products of heading 4810 for Canada**

How to read the results

Product description	Product code	MFN Most Favoured Nation rate	EU EU preferential rate
Paper and paperboard, coated on one or both sides with kaolin (China clay) or other inorganic substances, with or without a binder, and with no other coating, whether or not surface-coloured, surface-decorated or printed, in rolls or rectangular (including square) sheets, of any size:	48 10		
Paper and paperboard of a kind used for writing, printing or other graphic purposes, not containing fibres obtained by a mechanical or chemi-mechanical process or of which not more than 10 % by weight of the total fibre content consists of such fibres:			
In rolls:	48 10 13		
Weighing 150 g/m <sup>2</sup> or less:			
Printing	48 10 130011	0%	0%
Other	48 10 130019	0%	0%
Weighing more than 150 g/m <sup>2</sup>	48 10 130030	0%	0%
In sheets with one side not exceeding 435 mm and the other side not exceeding 297 mm in the unfolded state	48 10 14	0%	0%

Kuvio 5: Access2markets Database (European Commission 2021b)

Yleistä alkuperätodistusta (Certificate of Origin) haetaan Kauppakamarilta sähköisen palvelun kautta ja sitä käytetään useimmiten, kun kyseessä olevalla maalla ei ole vapaakauppasopimusta EU:n kanssa. Ostaja saattaa tarvita todistuksen tavaran alkuperästä viranomaisille tullimuodollisuuksien toimittamista varten. (Kauppakamari 2020.)

### 6.3 Tullinimike

Viejän on selvitettävä tavaran tullinimike vientiä varten. Tullinimikkeen, tavaran arvon ja alkuperän perusteella määräytyy tullimaksu. Euroopan unionissa on kaikille jäsenmaille yhteinen tullitariffi, johon sisältyy kolme tullinimikkeistöä: 6-numeroinen HS-nimikkeistö, 8-numeroinen CN-nimikkeistö ja 10-numeroinen TARIC-nimikkeistö. Kauppatavaroiden kuvaukseen ja koodaukseen käytetään HS-nimikkeistöä, joka on Maailman tullijärjestön WCO:n julkaisema nimikkeistö, johon sisältyy yleiset tulkintasäännöt, jaksot ja ryhmät sekä huomautustekstit. HS-nimikkeistöön sisältyy 4-numeroiset päänimikkeet ja 6-numeroiset alanimikkeet. HS-nimikkeistö toimii pohjana CN- ja TARIC-nimikkeistöille. (Tulli 2020n.)

Tariffi- ja tilastonimikkeistö CN on käytössä sisäkaupan Intrastat-ilmoituksissa ja viennissä kolmansiin maihin. CN-nimikkeistöön sisältyy 8-numeroiset alanimikkeet, nimikkeistön yleissäännöt ja erityismääräykset, kolmansien maiden tullien määrät tuonnissa (poissulkien etuustullit) ja erilaiset liitteet. (Tulli 2020n.)

Taric-nimikkeistöä tarvitaan tuonnissa kolmansista maista Euroopan unioniin. Euroopan komissio ylläpitää Taric-nimikkeistön tietokantaa. Taric-nimikkeistö sisältää 10-numeroiset alanimikkeet, yhdistetyn nimikkeistön määräykset ja tullit, polkumyynnitulleja, etuustulleja, vientiin ja tuontiin liittyviä rajoituksia, kieltoja ja määräyksiä sekä alaviitteitä. (Tulli 2020n.) Kuviossa 6 on esimerkki Euroopan komission TARIC-kyselyohjelmasta (European Commission 2020c).

#### TARIC measure information [\[Show all information\]](#)

The reference date is 14-11-2020

Last TARIC update: 13-11-2020

Goods nomenclature code: 48102200

Measure type:

Order number:

Measure publication start date must be after:

Measure publication start date must be before:

Legal base:

1 - 2 / 2

#### SECTION X PULP OF WOOD OR OF OTHER FIBROUS CELLULOSIC MATERIAL; RECOVERED (WASTE AND SCRAP) PAPER OR PAPERBOARD; PAPER AND PAPERBOARD AND ARTICLES THEREOF

##### CHAPTER 48 PAPER AND PAPERBOARD; ARTICLES OF PAPER PULP, OF PAPER OR OF PAPERBOARD

**4810** Paper and paperboard, coated on one or both sides with kaolin (China clay) or other inorganic substances, with or without a binder, and with no other coating, whether or not surface-coloured, surface-decorated or printed, in rolls or rectangular (including square) sheets, of any size : <sup>(TN701)</sup>

- Paper and paperboard of a kind used for writing, printing or other graphic purposes, of which more than 10 % by weight of the total fibre content consists of fibres obtained by a mechanical or chemical process :

**4810 22** - - Lightweight coated paper :

**4810 22 00 20** ▼ - - With a weight of 70 g/m<sup>2</sup> or more but not exceeding 400 g/m<sup>2</sup> and brightness of more than 84 (measured according to ISO 2470-1), excluding multi-ply paper, multi-ply paperboard, kraft paper, kraft paperboard and rolls suitable for use in web-fed presses <sup>(TN083)</sup>

**4810 22 00 80** ▼ - - - Other

Kuvio 6: TARIC-kyselyohjelma (European Commission 2020c)

Sitovalla tariffitiedolla (STT) tarkoitetaan Tullin antamaa kirjallista päätöstä tavaraan sovellettavasta nimikkeestä. Sitovaa tariffitietoa voidaan käyttää viennissä EU:n ulkopuolelle ja sen voimassaoloaika on kolme vuotta. Sitovan tariffitiedon hakuprosessi tapahtuu EU:n yhteisen asiointipalvelun kautta. (Tulli 2020o.)

#### 6.4 Viennin asiakirjat

Viennissä EU:n ulkopuolelle tarvitaan monia vientiasiakirjoja ja osa tarvittavista asiakirjoista määräytyy kohdemaan perusteella. Perusasiakirjoja viennissä ovat kauppalasku tai proformalasku, pakkausluettelo ja vakuutuskirjat tai vakuutustodistukset. (Melin 2011, 87.) Viejän on huolehdittava siitä, että kauppalaskun tiedot ovat mahdollisimman yksityiskohtaiset, koska kauppalasku on pohjana monille muille viennin asiakirjoille (Hörkkö ym. 2010, 208-209).

Kuljetusasiakirjoja on erilaisia riippuen valitusta kuljetusmuodosta esimerkiksi konossementti, merirahtikirja, lentorahtikirja ja kansainvälinen autorahdikirja. Konossementin (Bill of Lading) antaa rahdinkuljettaja ja se toimii todisteena kuljetussopimuksesta, kuittina tavarán vastaanotosta sekä sitoumuksena tavarán toimittamisesta määräpaikkaan ja luovuttamisesta määräpaikassa alkuperäisen asiakirjan esittäjälle. Merirahtikirja (Liner Waybill) todistaa tavarán vastaanoton rahdinkuljettajan puolesta. Lisäksi se on kuljetussopimus sekä sitoumus tavarán toimittamisesta määräpaikkaan. Lentorahtikirjaa (AWB) käytetään lentokuljetuksissa ja se laaditaan 12 kappaleena, joista ensimmäinen alkuperäiskappale jää tavarán luovuttavalle lentoyhtiölle. Kansainvälinen autorahdikirja (CMR) on myös kuljetussopimus lähettäjän ja rahdinkuljettajan välillä. Kansainvälisen autorahdikirjan laatii usein kuljetusliike, mutta viejä on vastuussa oikeiden tietojen antamisesta vientitavarasta kuljetusliikkeelle. (Hörkkö ym. 2010, 216-234.)

Tullausasiakirjoja ovat vientitullausilmoitus, passitusasiakirja ja Ata Carnet. Passitusasiakirjaa tarvitaan kolmansien maiden tavarán kuljettamisessa tullaamattomana Euroopan unionin alueella tai yhteisötavarán kuljettamisessa passitusyleissopimukseen kuuluvien maiden kautta. Ata Carnet -asiakirjaa käytetään esimerkiksi messutavaroiden väliaikaisessa viennissä sopimusmaihin. (Hörkkö ym. 2010, 191-192.)

Lisäksi viennissä tarvitaan alkuperätodistuksia, joita ovat muun muassa EUR.1, viejän ilmoitus kauppalaskussa, rekisteröidyn viejän alkuperäilmoitus ja alkuperävakuutus. Viejä, jolla on valtuutetun viejän lupa, voi laatia kauppalasku- ja alkuperäilmoituksia vientitavarán arvosta riippumatta alkuperätuotteille. Valtuutetun viejän ilmoituksiin ei vaadita allekirjoitusta, koska viejä on jo sitoutunut lupamenettelyssä vastaamaan ilmoituksista. Valtuutettu viejä saa itse vahvistaa leimalla Turkin viennissä tarvittavat A.TR. -tavaratodistukset. (Tulli 2020p.)

Rekisteröidyn viejän (REX) alkuperäilmoitusten ja alkuperävakuutusten laatiminen on myös luvanvaraista. Rekisteröidyn viejän lupaa tarvitaan muun muassa viennissä Japaniin, Kanadaan, Iso-Britanniaan ja Vietnamiin tullietuuden saamiseksi EU:n alkuperätuotteille. (Tulli 2021b.)

EU-maiden välisessä kaupassa käytetään tavarantoimittajanilmoitusta, jolla ilmoitetaan ostajalle tavaroiden alkuperäasema. Tavarantoimittajanilmoitusta tarvitaan, kun tavarat viedään edelleen tai jatkojalostettuina EU:n ulkopuolelle ja kyseessä olevan kohdemaan kanssa EU:lla on sopimus etuuskohtelusta. Tavarantoimittajanilmoitus voidaan antaa joko pitkäaikaisilmoituksena tai yksittäisille lähetyksille. Tavarantoimittajan pitkäaikaisilmoitus voidaan laatia maksimissaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan. (Tulli 2020q.)

Business Finland julkaisee Laivauskäsikirjaa, joka sisältää 190 maan keskeiset tuontimääräykset ja antaa kattavat tiedot viejille eri kohdemaista. Vuodesta 2020 alkaen käsikirjasta ei ole saatavilla enää painettua versiota, vaan käsikirja on pelkästään sähköisessä muodossa. (Business Finland 2020.)

## 7 Laadullinen tutkimus

Tutkimusmenetelmät voidaan jakaa laadullisiin ja määrällisiin menetelmiin. Tutkimuksen kohteen perusteella voidaan määritellä tutkimusmenetelmän valinta. Laadullisessa tutkimuksessa painotetaan aineiston laatua määrän sijasta. (Tutkijan ABC 2015.) Laadullinen tutkimus on kokonaisvaltaista tutkimusta, jossa aineiston keruu tapahtuu todellisissa tilanteissa ja tutkimuksen tavoitteena on ilmiöiden ymmärtäminen. Laadullisella tutkimuksella haetaan vastauksia kysymyksillä, mitä, miten, miksi ja millainen. Sen tavoitteena on ymmärtäminen ja se on pehmeää ja ymmärtävää tutkimusta. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään kuvaamaan ilmiöitä ja tapahtumia sekä ymmärtämään niiden toimintaa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2016, 160-161.)

### 7.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusaineiston keräämiseen voidaan käyttää haastatteluita, havainnointia, asiakirjoja ja erilaisia dokumenttiaineistoja. Laadullisessa tutkimuksessa tutkittavien määrä on yleensä pieni ja haastateltavien valinta tapahtuu tarkasti ja tarkoituksenmukaisesti eikä siihen käytetä satunnaisotannan menetelmää. Haastateltaviksi valitaan henkilöitä, joilla on kokemusta sekä tietoa tutkittavasta ilmiöstä. Laadullisessa tutkimuksessa ihminen suorittaa aineiston keruun, joka tapahtuu todellisissa tilanteissa. Aineistoa analysoidaan yksityiskohtaisesti ja monelta eri taholta. Laadullisen tutkimuksen toteuttaminen on joustavaa, jolloin suunnitelmia voidaan myös muuttaa tarpeiden mukaisesti tutkimuksen edetessä. (Hirsjärvi ym. 2016, 164.)

Haastattelua käytetään usein laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmänä. Haastattelu on joustava menetelmä, koska samassa yhteydessä voidaan selventää ja tarkentaa saatuja vastauksia. Lisäksi haastatteluun valittuja henkilöitä on useimmiten mahdollista haastatella uudelleen myös myöhemmin, mikäli on esimerkiksi tarvetta täydentää aineistoa. (Hirsjärvi ym. 2016, 204-206.) Haastattelut voidaan jakaa niiden toteutuksen mukaan eri ryhmiin. Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelu ja teemahaastattelussa pyritään löytämään keskeiset asiat tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Teemahaastattelussa on oleellista, että teemat käsitellään luontevassa järjestyksessä. Teemahaastattelu mahdollistaa tarkentavien ja syventävien kysymysten esittämisen haastateltaville haastattelun aikana. Tutkimuksen viitekehys määrittelee haastatteluun valitut teemat ja haastattelu etenee näiden teemojen ja tarkentavien kysymysten mukaisesti. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 87-90.) Haastattelut tallennetaan ja litteroidaan eli haastatteluaineisto puretaan tekstimuotoon. Litterointi on mahdollista tehdä koko aineistosta tai teemoittain. (Hirsjärvi ym. 2016, 222.)

Aineiston analyysitavaksi valitaan menetelmä, joka vastaa parhaiten tutkimusongelmaan. Laadullisessa tutkimuksessa aineiston analyysi aloitetaan heti aineistonkeruun jälkeen, jolloin tutkija pystyy vielä joustavasti täydentämään ja tarkentamaan aineistoa tarpeen vaatiessa. Laadullisen tutkimuksen yleisimmät analyysimenetelmät ovat muun muassa sisällönerrittely, teemoittelu, tyypittely, diskurssianalyysi ja keskusteluanalyysi. (Hirsjärvi ym. 2016, 223-225.) Kaikissa laadullisissa tutkimuksissa voidaan käyttää sisällönanalyysiä. Sisällönanalyysissä aineiston oleelliset kohdat analysoidaan ja kirjoitetaan tiivistettyyn muotoon. Teemoittelua voidaan käyttää haastatteluaineiston analysoinnissa ryhmittelemällä aineisto eri aihepiireihin. Teemoittelussa painotetaan, mitä haastateltavat ovat eri teemoista sanoneet. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103-107.)

## 7.2 Tapaustutkimus

Tapaustutkimusta käytetään yksittäisten tapauksien ja ilmiöiden tulkitsemiseen ja ymmärtämiseen esimerkiksi, kun tavoitteena on uusien kehittämis ehdotusten tuottaminen. Eri ilmiöistä ja prosesseista haetaan tietoa tapaustutkimuksella. Tapaustutkimuksessa ymmärtäminen on tärkeää ja oleellista yleistämisen sijasta. Tapaustutkimus on empiiristä tutkimusta ja se voi olla kuvailevaa, selittävää tai kartoittavaa. Tapaustutkimuksella haetaan vastauksia kysymyksiin mitä, miten ja miksi. (Eriksson & Koistinen 2014, luku 2.)

Haastatteluita, havainnointia, tilastoja ja dokumentteja voidaan käyttää tapaustutkimuksen aineistolähteinä. Tapaustutkimuksen aineiston analysoinnissa on mahdollista käyttää kaikkia laadullisen tutkimuksen menetelmiä. (Eriksson & Koistinen 2014, luku 3.) Tapaustutkimuksella tutkitaan tapausta luonnollisessa ympäristössä ja tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa ja tuottaa yksityiskohtaista tietoa tutkitusta tapauksesta. Tapaustutkimus kohdistuu usein eri prosessien tutkimiseen. (Hirsjärvi ym. 2016, 134-135, 138.)

## 8 Tutkimuksen toteutus

Laadullinen tutkimus on kokonaisvaltaista tutkimusta ja laadullisen tutkimuksen tarkoituksena on tosiasioiden löytäminen eikä jo olemassa olevien väittämien todentaminen. Laadullinen tutkimus pohjautuu todellisen elämän kuvaamiseen. (Hirsjärvi ym. 2016, 161). Tämän opinnäytetyön tutkimus tehtiin case-tutkimuksena käyttäen kvalitatiivisia eli laadullisia menetelmiä. Opinnäytetyö tehdään tutkimustyönä. Laadullinen tutkimusmenetelmä tuottaa parhaan ja käyttökelpoisimman aineiston tämän opinnäytetyön lopputulosta ajatellen.

Tässä opinnäytetyössä kerättiin aineistoa haastatteleamalla toimeksiantajayrityksen Suomen ja Keski-Euroopan Supply Chain -organisaation henkilöstöä, jolla on kokemusta kansainvälisestä toimitusketjusta ja tullaustoiminnoista. Henkilökohtaisilla haastatteluilla varmistettiin monipuolisen tiedon saanti. Haastatteluilla tutkimus saatiin tehtyä joustavasti sekä pystyttiin varmistamaan, että haastateltaviksi valittiin ne henkilöt, joilla oli tietoa ja kokemusta kyseessä olevista prosesseista, käytänteistä ja toimintatavoista.

Mahdollisimman kokonaisvaltaisten pohjatietojen hankkimiseksi perehdyttiin ennen haastatteluja muun muassa yrityksen olemassa oleviin oleellisiin vientitullaustoiminnoista laadittuihin koulutusmateriaaleihin, työohjeisiin, laadunhallintajärjestelmässä oleviin ohjeisiin sekä vientitullauksessa tarvittaviin asiakirjoihin.

Tutkimuksen tuloksena syntyi myös merkittävä määrä salassa pidettävää aineistoa, jota ei ole sisällytetty tämän opinnäytetyön osaksi.

### 8.1 Tutkimuksen tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena oli löytää kehittämiskohteita toimeksiantajayrityksen vientitullaustoiminnoista, vientitullauskäytännöistä ja -prosesseista sekä lisäksi esittää näille kehittämiskohteille mahdollisia ratkaisumalleja tai toimintatapoja.

Tutkimuksen tavoitteena oli vastata kysymyksiin: miten yrityksen vientitullauskäytännöt ja -prosessit vastaavat tämän päivän tarpeisiin ja miten niitä pitäisi kehittää, jotta kaikki tarpeet saataisiin katettua.

### 8.2 Tutkimusmenetelmät ja aineisto

Tutkimusmenetelmänä käytettiin teemahaastattelua ja haastattelut toteutettiin etänä Microsoft Teams -sovelluksella Covid-19-tilanteen takia alkuvuodesta 2021. Tutkimuksessa haastateltiin kolmea yrityksen Suomen toimipisteen sekä kahta yrityksen Keski-Euroopan toimipisteen edustajaa. Eri teemojen avuksi oli laadittu etukäteen tarkentavia haastattelukysymyksiä (Liite 1). Haastatteluissa keskusteltiin eri teemoista, mutta kysymyksiä ei käyty läpi haastateltavien kanssa täysin samassa järjestyksessä ja samassa

laajuudessa joka teemassa. Haastattelukysymyksiä tarkennettiin ja muokattiin tarpeen vaatiessa haastattelun yhteydessä sekä esitettiin lisäkysymyksiä. Tarkennuksilla ja lisäkysymyksillä pyrittiin saamaan mahdollisimman kokonaisvaltainen ja luotettava aineisto. Yksittäiseen haastatteluun varattu aika oli yksi tunti ja haastattelu sisälsi neljä eri teemaa:

- AEO (Authorised Economic Operator)
- Vientitullaus
- Vientitullauksen luvat
- Vientitullauksen lainsäädäntö ja muuttuvat määräykset

Teemoista laajimman kokonaisuuden muodostivat AEO ja vientitullaus.

Haastatteluiden aineisto käytiin läpi ja sen jälkeen haastattelut purettiin tekstimuotoon eli litteroitiin. Litterointia ei tehty sanatarkasti, mutta se tehtiin riittävällä tarkkuudella, jotta alkuperäinen ajatus ei muuttunut. Aineiston analysointi tehtiin teemoittamalla ja sisällönanalyysillä. Eri teemojen aineistosta tiivistettiin pääkohdat ja olennaiset osat.

Teemahaastatteluilla tehtyjen haastatteluiden aineisto on helposti jäsennettävissä, koska aineisto on jo valmiiksi jaettu eri teemoihin. On kuitenkin huomioitava, että teemahaastattelun teemat ja aineiston analysoinnilla nousseet teemat eivät välttämättä ole samat. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

## 9 Tulokset ja johtopäätökset

Yrityksen tämänhetkistä vientitullausprosesseista, käytänteistä ja toimintatavoista saatiin paljon tietoa teemahaastatteluilla. Lisäksi haastatteluissa tuli esille myös kehittämiskohteita ja ajatuksia, miten vientitullausprosesseja, käytänteitä tai toimintatapoja pitäisi kehittää. Tutkimustuloksia ja niiden oleellisia pääkohtia esitellään ja käsitellään teemoittain. Sisennetyt tekstit ovat suoria lainauksia tutkimusaineistosta ja niiden avulla pyritään elävöittämään tekstiä.

### 9.1 AEO (Authorised Economic Operator)

Yritys on AEO-toimija ja yrityksellä on yhdistetty AEO-valtuutus. AEO-valtuutuksen myötä yrityksellä on myös yksinkertaistettujen menettelyiden lupa. Yritys tekee sisäistä omavalvontaa Suomen Tullin ohjeistuksen mukaisesti ja yrityksellä on selkeät ohjeet omavalvonnasta.

AEO-toimijaan kohdistuvista muutoksista tieto saatiin haastateltavien mukaan parhaiten seuraamalla aktiivisesti Tullin nettisivuja sekä tilaamalla Tullin uutiskirjeet ja tiedotteet suoraan sähköpostiin sekä yrityksen AEO-vastuuhenkilön kautta.

Omavalvontaan tarvittavien tietojen hakeminen järjestelmästä koettiin osittain hankalaksi, koska tarvittavia tietoja ei ole saatavilla yhdestä toiminnanohjausjärjestelmän moduulista vaan tarvittavien tietojen hakeminen vaatii useamman moduulin käyttöä ja osaamista. Järjestelmän koettiin tukevan omavalvontaprosessia, mutta tiedon hakeminen järjestelmän eri moduuleista nähtiin monimutkaisena ja kankeana.

”Yllättävän monimutkainen”. ”Tukeehan se, mutta onhan fakta myös, että järjestelmä on kankea samaan aikaan. Kyllä siinä joutuu aikamoista surffailua välillä harrastamaan”.

Keski-Euroopan tulliviranomaisilla on osittain erilaisia vaatimuksia ja ohjeistuksia AEO-omavalvontaraportteihin liittyen kuin Suomessa ja tästä syystä Keski-Euroopan toimipisteissä ei omavalvontaan tarvittavien tietojen hakemista järjestelmästä koettu hankalaksi tai aikaa vieväksi. Keski-Euroopan toimipisteiden AEO-organisaation rakenne myös poikkeaa Suomen toimipisteen rakenteesta, jolloin toimintatavat ja käytännöt eivät ole suoraan verrannollisia.

## 9.2 Vientitullaus

Yrityksellä on suora sanoma-asiointi Tullin kanssa eli yritys lähettää itse sähköisesti vienti-ilmoitussanomiat Tullin järjestelmään. Suora sanoma-asiointi on hyvä ja toimiva vaihtoehto yritykselle, koska yrityksen viennistä merkittävä osa toimitetaan EU:n ulkopuolelle kolmansiiin maihin ja tästä syystä vienti-ilmoitussanomien määrä vuositasolla on suuri. Viennin kohdemaan mukaan vientitavaroita voidaan lastata joko autoihin, kontteihin tai irtolastina. Yritys käyttää yhteistyökumppaneita kaksivaiheisen vienti-ilmoittamisen osalta. Vienti-ilmoittamisesta sekä siihen käytettävästä järjestelmästä on laadittu ohjeistus yrityksen sisäiseen käyttöön.

Haastattelujen perusteella oltiin yleisesti ottaen tyytyväisiä käytössä olevaan vientitullausjärjestelmään. Järjestelmä toimii hyvin, kun otetaan myös huomioon, kuinka paljon vienti-ilmoitussanomiat lähetetään ja prosessoidaan vuositasolla. Yhdestä kommentista kävi ilmi, että järjestelmä koettiin hyväksi, koska järjestelmän vaativa työmäärä on hyvin pieni suhteessa järjestelmässä käsiteltäviin vienti-ilmoituksiin.

”Aika hyvä systeemi minun mielestä.” Siihen nähden millainen määrä sieltä menee läpi tavaraa, niin aika minimi työmäärällähän tuossa selvittää.”

Viennin poistumisen seuranta sekä viennin mitätöintipyynnön lähettäminen sähköisesti järjestelmästä koettiin myös hyvin toimiviksi prosesseiksi.

Yhtenä haasteena koettiin sanomaliikenteen satunnaiset katkot esimerkiksi häiriöt Tullin sanomaliikenteessä ja yhteistyökumppaneiden välillä. Kaikkien vienti-ilmoitusten antaminen omasta järjestelmästä koettiin tärkeäksi asiaksi, koska silloin kaikki vienti-ilmoitukset ovat yhdessä ja samassa järjestelmässä saatavilla ja manuaaliset työvaiheet jäävät prosessista pois. Tulevaisuuden haasteena ja kehittämiskohteenä nähtiin kaksivaiheisen vienti-ilmoittamisen sekä sähköisen oikaisupyynnön käyttöönottoaminen omassa järjestelmässä. Haastateltavien mielestä näiden kahden muutoksen avulla prosesseista saataisiin suoraviivaisempia ja yhdenmukaisempia sekä pystyttäisiin vähentämään manuaalisia työvaiheita läpi koko toimitusketjun. Kaksivaiheisesta vienti-ilmoittamisesta ja sähköisestä oikaisupyynnöstä kommentoitiin muun muassa seuraavaa:

”Meillä ei ole kaikki vientitapahtumat yhdessä ja samassa järjestelmässä, mikä varmasti olisi optimitilanne, eli järjestelmä tukisi perusvientitapahtuman lisäksi esimerkiksi näitä kaksivaiheisia vientejä, mitkä nyt tapahtuu järjestelmän ulkopuolella.”

”Selkeä kehityskohde, että oikaiseminen olisi mahdollista.”

Tarve korjata vienti-ilmoitusprosessia manuaalisesti vähenisi ja vienti-ilmoitusprosessi olisi mahdollisimman automatisoitu, mikäli kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen ja sähköinen oikaisu otettaisiin käyttöön omassa järjestelmässä. Keski-Euroopan toimipisteissä ei ole tarvetta kaksivaiheiselle vienti-ilmoittamiselle, joten kaksivaiheinen vienti-ilmoitusprosessi ei ole heille oleellinen. Lisäksi myös eri maiden Tullien järjestelmät eroavat toisistaan, jolloin syntyy eroja ja eri vaatimuksia muuan muassa viennin mitätöintisanoman ja oikaisusanoman suhteen. Kahden haastateltavan mielestä mahdollisten virheiden korjaaminen vienti-ilmoitusjärjestelmässä on välillä huomattavan kankeaa ja haasteena nähdään myös tilanteet, joissa aiemmin tehty virhe tilaus-toimitusketjussa aiheuttaa vienti-ilmoituksen jäämisen epätäydelliseksi tai vialliseksi.

Yrityksen varautuminen ja valmistautuminen Iso-Britannian mahdolliseen sopimuksettomaan eroon EU:sta koettiin riittäväksi ja tarkoituksenmukaiseksi. Haasteena varautumisessa oli jatkuvasti muuttuvat tilanteet ja tiedot sekä neuvotteluiden venyminen viime hetkeen asti EU:n ja Iso-Britannian välillä. Osittain tästä syystä kokonaisuuden hallinta oli haastavaa ja monimutkaista. Alla haastateltavien ajatuksia Iso-Britannian eroon valmistautumisesta:

”Kokonaisuus on ollut huomattavan kompleksinen ja haastava.”

”Minun mielestä hyvin on yritetty valmistautua, on tehty paljon asioita ja lopputulos on myös hyvä.”

Yhteistyökumppaneille laaditut ohjeet olivat haastateltavien mielestä selkeät ja ohjeiden läpikäynti yhteisissä Teams-palavereissa yhteistyökumppaneiden kanssa koettiin riittäväksi. Yhteistyökumppaneiden kanssa ollaan säännöllisesti yhteydessä operatiivisissa asioissa

viikoittain sekä järjestetään seurantalavereita tarvittaessa. Yhteistyökumppaneiden sitoutuminen on erittäin tärkeää onnistuneen lopputuloksen saamiseksi.

### 9.3 Vientitullauksen luvat, lainsäädäntö ja muuttuvat määräykset

Yrityksellä on vientitullauksen kannalta oleelliset luvat muun muassa EDI-lähtäjän lupa, valtuutetun viejän lupa, REX-lupa, AEO-valtuutus sekä yksinkertaistettujen menettelyiden lupa. Olemassa olevat luvat on kuvattu lyhyesti vienti-ilmoittamisesta ja vientijärjestelmästä laadittujen sisäisten ohjeiden yhteydessä.

Muuttuvia määräyksiä ja tullilainsäädäntöä seurataan Tullin nettisivuilta sekä Tullin tiedotteista, jotka on mahdollista tilata suoraan omaan sähköpostiosoitteeseen. Lisäksi osallistutaan Tullin järjestämiin koulutus- ja tiedotustilaisuuksiin. Yhteydenpito Tullin kanssa tapahtuu kontaktien kautta, soittamalla ja sähköpostilla, jolloin sähköposti jää aina talteen arkistoitavaksi.

”Kyllähän se juuri noiden kontaktien kautta, sähköpostitse ja soittamalla pitkälti tapahtuu, että niistä ei sitten jää muuta dokumenttia kuin se sähköposti.”

### 9.4 Koulutusmateriaali, ohjeet ja koulutus

AEO-omavalvontaohjeet olivat haastateltavien mielestä riittävät ja yleisellä tasolla AEO-koulutukseen (AEO-tietoisuus, järjestelmä, dokumentoidut ohjeet) ja siihen liittyviin prosesseihin Supply Chain -organisaatiossa oltiin tyytyväisiä.

Tietoisuuden lisääminen lupa-asioista nähtiin tärkeänä asiana Supply Chain -organisaatiossa ja lupa-asioista toivottiin lisää koulutusta sekä dokumentaatiota.

”Tietoisuuden kasvattaminen näistä luvista voisi olla hyvä.” ”Tämän tason dokumentaatio meiltä puuttuu.”

Haastateltavien mukaan tullilainsäädännöstä olisi hyvä olla nykyistä laajempi tietopaketti sekä järjestää lisäkoulutusta, koska nykyisten ohjeiden ei koettu olevan riittävän tarkalla tasolla. Haastatteluissa tuli myös esille, että tullilainsäädäntö koetaan haasteelliseksi ja monimutkaiseksi aiheeksi. Koulutuksen osalta yleisesti koettiin parhaaksi vaihtoehdoksi työssäoppiminen ja mahdollisten kertauskoulutusten järjestäminen säännöllisesti.

## 9.5 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimusmenetelmien luotettavuutta voidaan arvioida validiteetin ja reliabiliteetin käsitteiden avulla. Validiteetilla tarkoitetaan tutkimuksen pätevyyttä eli miten tutkimuksessa käytetty tutkimusmenetelmä mittaa tutkittavaa ominaisuutta ja reliabiliteetilla tarkoitetaan luotettavuutta eli miten hyvin valittu menetelmä mittaa haluttua ilmiötä. Arvioitaessa laadullisesta tutkimuksesta on validiteetin ja reliabiliteetin käsitteitä korvattu monilla eri tulkinnoilla. (Hirsjärvi ym. 2016, 231-232.) Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta arvioidaan koko tutkimusprosessin ajan tutkimuksen eri vaiheissa ja luotettavuuden arviointi on tärkeää. Tutkimuksen tuloksen luotettavuuteen vaikuttavat seikat kuten mahdolliset virheet esitetään, kun pohditaan tutkimuksen luotettavuutta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 182.)

Tutkimuksessa huomioitiin tietosuojan ja salassapitoon liittyvät asiat tutkimuksen eri vaiheissa. Haastateltaville esiteltiin tutkimuksen tarkoitus, tavoite ja aikataulu. Lisäksi haastateltavilta kysyttiin suostumus haastatteluiden tallentamista varten. Haastatteluiden tallenteita käsiteltiin luottamuksellisesti ja oikeudet tallenteisiin ovat vain haastatelluilla ja tutkijalla.

Haastatteluiden analysointi pyrittiin tekemään mahdollisimman tarkasti, jotta aineistosta saatiin esille oleelliset pääkohdat. Haastattelut etenivät teemoittain etukäteen laadittujen apukysymysten avulla, mutta kysymysten järjestyksestä poikettiin tarpeen vaatiessa ja esitettiin tarkentavia kysymyksiä tutkimuskysymyksen ratkaisemiseksi. Haastateltavaksi valittiin sekä Suomen että Keski-Euroopan toimipisteistä henkilöitä, joilla oli kokemusta kansainvälisestä toimitusketjusta ja tullaustoiminnoista. Tutkimustulokset tallennettiin ja tulosten arvioiminen pyrittiin tekemään mahdollisimman tarkasti.

## 10 Kehittämiskohteet

Aineiston analysoinnin perusteella löydettiin kehittämiskohteita koulutusmateriaalin, koulutuksen sekä käytössä olevien järjestelmien osalta. Koulutusmateriaalin osalta korostuu materiaalin kattavuuden lisääminen erityisesti vientitullauksen luvista ja lupaprosesseista sekä tullilainsäädännöstä. Lisäksi kertauskoulutusten järjestäminen ja aikatauluttaminen koetaan tärkeäksi varsinkin jatkuvasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

Toimintaympäristössä on tapahtunut paljon muutoksia viime vuosien aikana muun muassa uudistuvan tullilainsäädännön ja Iso-Britannian EU:sta eroamisen myötä. Tulli-ilmoittamisen uudistaminen jatkuu edelleen ja se asettaa viejille uusia haasteita myös tulevaisuudessa järjestelmien sekä toimintatapojen suhteen.

Järjestelmien osalta suurimmat kehittämiskohteet ovat kaksivaiheinen vienti ja viennin sähköinen oikaiseminen. Järjestelmäkehitys vaatii huolellista suunnittelua ja testausta yhdessä IT-organisaation sekä Supply Chain -organisaation kanssa eikä näin ollen ole todennäköisesti toteutettavissa nopealla aikataululla. Lisäksi yhtenä kehittämiskohteena pidetään mahdollisten sanomavirhetilanteiden selvittelyä yhteistyökumppaneiden kanssa mahdollisimman sujuvan sanomaliikenteen ja vienti-ilmoitusten automaattisen prosessoitumisen takaamiseksi.

### 10.1 Järjestelmät

Järjestelmäkehitys nähdään kaikista oleellisimmaksi kehittämiskohteeksi myös tulevaisuuden tarpeiden kannalta. Kehitysehdotuksena on selvittää yhdessä IT-organisaation ja Supply Chain -organisaation kanssa, miten ja millä aikataululla kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen ja viennin sähköinen oikaiseminen olisi mahdollista ottaa käyttöön omassa järjestelmässä. Näiden toiminnallisuuksien käyttöönotolla voidaan vähentää manuaalisen työn tarvetta sekä virheitä eri toiminnoissa läpi koko tilaus-toimitusketjun. Järjestelmäkehityksen osalta haasteeksi voi muodostua resurssien rajallisuus jo tällä hetkellä olemassa olevien järjestelmäprojektien takia.

Mikäli järjestelmäkehitys ei ole mahdollista kohtuullisella aikataululla, on tarkoituksenmukaista kehittää, selventää ja tarkentaa manuaalisia työvaiheita näiden toimintojen osalta yhteistyössä yhteistyökumppaneiden ja Supply Chain -organisaation kanssa. Tämänhetkiset ohjeet ja kuvaukset on tässä tapauksessa käytävä läpi ja tarpeen vaatiessa selvennettävä ja tarkennettava. On myös oleellista pohtia tässä yhteydessä, onko toimintatavoissa tai käytänteissä jotain kehitettävää tai muutettavaa manuaalisten työvaiheiden vähentämiseksi ja toiminnan sujuvoittamiseksi.

### 10.2 Sanomaliikenne

Sanomavirheiden syy-seuraus-suhteen tarkempi selvittely yhteistyökumppaneiden kanssa sekä mahdolliset korjaavat toimenpiteet parantaisivat ja nopeuttaisivat vienti-ilmoitusprosessia. Vienti-ilmoitusten prosessoituminen ilman ilmoituksen täydentämistä tai korjaamista on erityisen tärkeää sujuvan toiminnan kannalta varsinkin, kun vienti-ilmoitusten määrä on suuri.

Sanomavirheiden seuranta ja esiintyvistä sanomavirheistä kattavamman kokonaiskuvan muodostamista varten on oleellista luoda raportti, jolla voidaan seurata tilanteen kehittymistä esimerkiksi kuukausittain. Sanomavirheiden syiden selvittelyyn tarvitaan myös yhteistyökumppaneiden panosta. Sanomavirheiden tarkempaan selvittelyyn on hyvä sopia palaveri yhteistyökumppanin (tai yhteistyökumppaneiden) kanssa, jossa voidaan pohtia ja selvittää sanomavirheiden syitä sekä sopia tarvittavista toimenpiteistä virheiden ja tilanteiden vähentämiseksi.

### 10.3 Koulutusmateriaali ja koulutus

Koulutusmateriaalia erityisesti lupaprosessien ja tullilainsäädännön osalta on tarkasteltava ja päivitettävä, jotta näistä aihealueista saadaan kattavampi tietopaketti. Kun materiaali on päivitetty, on tarkoituksenmukaista järjestää koulutuspalaveri Supply Chain -organisaation Suomen toimipisteen tullausasioiden parissa työskentelevien henkilöiden kanssa esimerkiksi hyödyntäen koulutukseen Microsoft Teams -sovellusta, koska tämänhetkinen Covid-19-pandemiatilanne ei mahdollista fyysisen koulutuksen järjestämistä.

Koulutuksen osalta on sovittava, kuinka usein kertauskoulutuksia on tarvetta järjestää (esimerkiksi kerran vuodessa tai kaksi kertaa vuodessa). Koulutusmateriaalin päivittämisestä on myös hyvä tehdä suunnitelma, jossa määritellään käytänteet koulutusmateriaalin päivittämisestä. Ajan tasalla olevaa koulutusmateriaalia voidaan hyödyntää ja käyttää apuna myös mahdollisten uusien työntekijöiden koulutuksessa.

Taulukossa 3 on koottuna kehittämiskohteet ja kehitysehdotukset edellä esitellyistä aiheista.

Kehittämiskohde	Kehitysehdotus
<p>Järjestelmät: kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen ja viennin sähköinen oikaisu</p>	<p>Selvitetään mahdollisuudet ottaa käyttöön kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen ja viennin sähköinen oikaisu sekä selvitetään mahdollinen aikataulu IT-osaston ja Supply Chain -organisaation kanssa.</p> <p>Tarkennetaan ja kehitetään työvaiheita sekä ohjeistuksia kaksivaiheisen vienti-ilmoittamisen osalta yhdessä yhteistyökumppaneiden kanssa erityisesti, mikäli kaksivaiheisen viennin käyttöönotto omassa järjestelmässä ei ole mahdollista kohtuullisella aikataululla.</p> <p>Laaditaan suunnitelma selvitystyölle sekä määritellään aikataulut ja vastuuhenkilö(t).</p>
<p>Sanomavirheet: syy-seuraus-suhteen selvitys</p>	<p>Luodaan sanomavirheiden seurantaan raportti (esimerkiksi excel) paremman kokonaiskuvan saamiseksi ja seurataan</p>

Kehittämiskohde	Kehitysehdotus
	<p>tilanteen kehittymistä esimerkiksi kuukausitasolla.</p> <p>Järjestetään palaveri yhteistyökumppaneiden kanssa sanomavirheiden selvittelyä sekä toimenpiteiden sopimista varten.</p> <p>Määritellään aikataulut ja vastuhenkilö(t) raportin luomiselle sekä palaverin järjestämiselle.</p>
Koulutusmateriaali ja koulutus	<p>Täydennetään koulutusmateriaalia erityisesti tullilainsäädännön ja lupien osalta.</p> <p>Määritellään käytänteet koulutusmateriaalin päivittämisestä sekä laaditaan suunnitelma kertauskoulutusten järjestämisestä.</p>

Taulukko 3: Kehittämiskohteet ja kehitysehdotukset

## 11 Pohdinta

Opinnäytetyön tarkoituksena oli perehtyä toimeksiantajayrityksen vientitullaustoimintoihin, vientitullauskäytäntöihin ja -prosesseihin sekä kartoittaa niitä. Opinnäytetyön tavoitteena oli löytää kehittämiskohteita toimeksiantajayrityksen vientitullaustoiminnoista, vientitullauskäytännöistä ja -prosesseista sekä lisäksi esittää näille kehittämiskohteille mahdollisia ratkaisumalleja tai toimintatapoja. Tutkimuksen tavoitteena oli vastata kysymyksiin: miten yrityksen vientitullauskäytännöt ja -prosessit vastaavat tämän päivän tarpeisiin ja miten niitä pitäisi kehittää, jotta kaikki tarpeet saataisiin katettua.

Syksyllä 2020 opinnäytetyöprosessi alkoi aiheanalyysillä ja sopimuksella toimeksiantajan kanssa. Tietoperusta kirjoitettiin hyvin pitkälti syksyllä 2020 ja opinnäytetyö esiteltiin suunnitelmaseminaarissa joulukuussa 2020. Opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valittiin teemahaastattelu ja haastattelut tehtiin alkuvuodesta 2021. Iso-Britannian ero EU:sta vuoden 2021 alussa toi haasteita opinnäytetyön aikataululle ja toteutukselle. Muuttuva

toimintaympäristö ja edelleen tull ilmoittamiseen kohdistuvat muutokset aiheuttivat myös haasteita opinnäytetyön tekemisessä.

Teemahaastattelut olivat mielenkiintoisia ja jokainen haastattelu sujui omalla tavallaan eri teemojen puitteissa. Tallenteiden litterointi vei paljon aikaa, vaikka litterointia ei tehty sanatakkasti. Teemahaastatteluilla saatiin riittävästi tietoa tutkimuskysymyksiin vastaamiseksi. Haastattelu tutkimusmenetelmänä oli hyvä, koska siinä pystyttiin valitsemaan tarkasti etukäteen haastateltavat, joilla oli kokemusta ja tietotaitoa tutkimuskysymysten ratkaisemisen kannalta. Tutkimuksen luotettavuuden kannalta voidaan todeta, että tutkimuksessa on haastateltu henkilöitä, joiden työtehtävät liittyvät tullaustoimintoihin ja tullausprosesseihin, jolloin on saatu koottua riittävä näkökanta eri aihepiireistä.

Kehittämiskohteet on tunnistettu ja siltä pohjalta laadittu jatkoa varten kehitysehdotukset, joita voidaan hyödyntää vientitullaustoimintojen kehittämisessä. Osa kehitysehdotuksista vaatii resurssointia ja tiivistä yhteistyötä muun muassa IT-organisaation ja yhteistyökumppaneiden kanssa, jotta kehitysehdotusta voidaan viedä eteenpäin. Tutkimuksen teoriaosuutta voidaan hyödyntää yrityksen sisäisessä koulutuksessa Supply Chain -organisaatiossa.

Toimeksiantaja oli aktiivisesti mukana opinnäytetyön toteuttamisessa ja keskusteluissa tuli esille hyviä ajatuksia ja vinkkejä mahdollisimman hyvän lopputuloksen aikaansaamiseksi. Opinnäytetyötä jouduttiin rajaamaan tarkasti ja jättämään yksityiskohtaisempia osia pois. Alusta alkaen oli tiedossa, että kaikkea tutkimuksen pohjalta syntyvää materiaalia ei voida sisällyttää osaksi opinnäytetyötä.

Opinnäytetyön aihe valikoitui kiinnostuksesta vientitullaustoimintoihin sekä niiden kehittämiseen. Muuttuva toimintaympäristö (muun muassa Iso-Britannian ero EU:sta) teki aiheesta mielenkiintoisen ja haastavan. Toimeksiantajalle aihe oli myös hyvin ajankohtainen ja tärkeä.

## Lähteet

### Painetut

Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P. 2016. Tutki ja kirjoita. 21. painos. Helsinki: Tammi.

Hörkkö H., Koskinen H., Laitinen P., Mattsson M., Ollikainen J., Reinikainen A. & Werdermann R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Spedservice.

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti. Tampere: AMK-kustannus.

Railas, L. 2020. Incoterms 2020. Käyttäjän käsikirja. Helsinki: Kauppakamari.

Tuomi J. & Sarajärvi A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.

### Sähköiset

Business Finland 2020. Laivauskäsikirja. Viitattu 15.11.2020.

<https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/laivauskasikirja/laivauskasikirja-palvelu>

Elinkeinoelämän keskusliitto 2020. Ulkomaankauppa. Viitattu 14.11.2020.

<https://ek.fi/tutkittua-tietoa/tietoa-suomen-taloudesta/ulkomaankauppa/>

Eriksson, P. & Koistinen, K. 2014. Monenlainen tapaustutkimus. E-kirja. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus.

European Commission 2020a. Authorised Economic Operator (AEO). Viitattu 13.11.2020.

[https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo\\_en#heading\\_0](https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#heading_0)

European Commission 2020b. Export MRN follow up. Viitattu 14.11.2020.

[https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds2/ecs/ecs\\_home.jsp?Lang=en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/ecs/ecs_home.jsp?Lang=en)

European Commission 2020c. TARIC measures. Viitattu 14.11.2020.

[https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds2/taric/taric\\_consultation.jsp?MeasText=&Lang=en&StartPub=&Taric=48102200&Area=&GoodsText=&LangDescr=&MinCharFts=3&OrderNum=&MeasType=&callbackuri=CBU-6&SimDate=20201114&Expand=false&EndPub=&Level=&Regulation=&LastSelectedCode=](https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?MeasText=&Lang=en&StartPub=&Taric=48102200&Area=&GoodsText=&LangDescr=&MinCharFts=3&OrderNum=&MeasType=&callbackuri=CBU-6&SimDate=20201114&Expand=false&EndPub=&Level=&Regulation=&LastSelectedCode=)

European Commission 2021a. Authorised economic operator. Viitattu 15.3.2021.

<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/authorised-economic-operator>

European Commission 2021b. Access to markets. Viitattu 18.03.2021.

<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/results?product=481029&origin=FI&destination=CA>

European Union 2020. Trade. Viitattu 14.11.2020.

[https://europa.eu/european-union/topics/trade\\_fi](https://europa.eu/european-union/topics/trade_fi)

Kauppakamari 2020. Alkuperätodistukset. Viitattu 14.11.2020.

<https://kauppakamari.fi/palvelut/vientiprosessit/ulkomaankaupan-asiakirjat-ja-tullaus/alkuperatodistukset/>

Logistiikan maailma 2020a. Sisäkauppa. Viitattu 14.11.2020.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/>

Logistiikan maailma 2020b. Ulkokauppa. Vientitullaus. Viitattu 14.11.2020.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/vientitullaus/>

Logistiikan maailma 2020c. Ulkokaupan lainsäädäntö. Viitattu 13.11.2020.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/ulkokaupan-lainsaadanto/>

Logistiikan maailma 2021a. Tilastointi. Viitattu 21.03.2020.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/tilastointi/>

Logistiikan maailma 2021b. Tullietuussopimukset. Viitattu 21.3.2021.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/tullietuussopimukset/>

Logistiikan maailma 2021c. Arvonlisävero ja kolmannet maat. Viitattu 21.3.2021.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/arvonlisävero-ja-kolmannet-maat/>

Logistiikan maailma 2021d. Sopimukset. Toimituslausekkeet. Viitattu 21.3.2021.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/>

Rajaton. 2015. Tutkijan ABC. Viitattu 15.3.2021.

<https://rajatontatiedekasvatusta.wordpress.com/tutkijan-abc/>

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. Teemoittelu. Viitattu 15.3.2021.

[https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7\\_3\\_4.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_4.html)

Tulli 2020a. Tullialan lyhenteitä. Viitattu 15.11.2020.

<https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/tullialan-lyhenteita>

Tulli 2020b. Tulli ilmoittaminen uudistuu. Viitattu 13.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tulli-ilmoittaminen-uudistuu>

Tulli 2020c. Tullin asiakkaana. Viitattu 13.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tullin-asiakkaana>

Tulli 2020d. Asiakasyhteistyö. Viitattu 13.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tullin-asiakkaana/asiakasyhteistyö>

Tulli 2020e. AEO kaksi valtuutusta. Viitattu 13.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-kaksi-valtuutusta>

Tulli 2020f. AEO mitä vaaditaan. Viitattu 13.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-mita-vaaditaan>

Tulli 2020g. Perustietoa viennistä. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/perustietoa-viennista>

Tulli 2020h. Kuka on viejä. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/kuka-on-vieja>

Tulli 2020i. Ennen viennin aloittamista. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/ennen-viennin-aloittamista>

Tulli 2020j. Mitä tarkoitusta varten tavara viedään. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/mita-tarkoitusta-varten-tavara-viedaan>

Tulli 2020k. Yksinkertaista vientimenettelyitä. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/yksinkertaista-vientimenettelyita>

Tulli 2020l. Ilmoitusprosessi viennissä. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/ilmoitusprosessi-viennissa>

Tulli 2020m. Viennin etuuskohtelut. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/vienti/viennin-etuuskohtelut>

Tulli 2020n. Nimikkeistöjen käyttötarkoitukset. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tullinimikkeet/nimikkeistojen-kayttotarkoitukset>

Tulli 2020o. Sitova tariffitieto. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yrittajasiakkaat/tullinimikkeet/sitova-tariffitieto>

Tulli 2020p. Valtuutettu viejä. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yritysiasiakkaat/vienti/valtuutettu-vieja>

Tulli 2020q. Tavarantoimittajan ilmoitus. Viitattu 14.11.2020.

<https://tulli.fi/yritysiasiakkaat/vienti/tavarantoimittajan-ilmoitus>

Tulli 2021a. AEO-omavalvonta. Viitattu 21.3.2021.

<https://tulli.fi/yritysiasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-omavalvonta>

Tulli 2021b. Rekisteröity viejä. Viitattu 28.3.2021.

<https://tulli.fi/yritysiasiakkaat/vienti/rekisteroity-vieja>

## Kuviot

Kuvio 1: AEO-valtuutuksien jakauma (European Commission 2020a).....	13
Kuvio 2: AEO-valtuutukset 2008 - 2020 (European Commission 2020a) .....	13
Kuvio 3: Näkymä Euroopan komission MRN-hakupalvelusta (European Commission 2020b)....	17
Kuvio 4: Sanoma-asioinnin vienti-ilmoitusprosessi (Logistiikan maailma 2020b) .....	18
Kuvio 5: Access2markets Database (European Commission 2021b) .....	19
Kuvio 6: TARIC-kyselyohjelma (European Commission 2020c) .....	20

## Taulukot

Taulukko 1: Tulli keskeiset käsitteet / lyhenteet (Tulli 2020a).....	8
Taulukko 2: Incoterms® 2020-toimituslausekkeet (Railas 2020, 249, 262, 274, 283, 306, 317, 329, 339, 372, 383, 395).....	11
Taulukko 3: Kehittämiskohteet ja kehitysehdotukset .....	32

## Liitteet

Liite 1: Haastattelukysymyksiä teemahaastattelun avuksi .....	40
---	----

## Liite 1: Haastattelukysymyksiä teemahaastattelun avuksi

### 1. AEO

- Mitä vientitullaukseen liittyviä AEO-omavalvontaprosesseja on tällä hetkellä käytössä?
- Mitä mahdollisia haasteita prosesseissa tai käytännöissä on?
- Miten käytössä olevat järjestelmät tukevat omavalvontaan liittyvää toimintaa?
- Miten AEO-toimijan mahdollisista uusista muutoksista on tietoa saatavilla ja miten niihin varaudutaan?
- Miten prosessit on dokumentoitu ja miten niitä ylläpidetään?
- Mitä koulutusta on henkilökunnalle ja miten henkilökunnan koulutus on järjestetty?
- Mitä koulutusmateriaalia on saatavilla?
- Mitä kehitettävää prosesseissa on tulevaisuutta ajatellen?

### 2. Vientitullaus

- Mitä prosesseja ja toimintatapoja on tällä hetkellä käytössä?
- Mitä ohjeistusta on yhteistyökumppaneille ja miten se on dokumentoitu?
- Miten seurataan ja varmistetaan, että yhteistyökumppanit toimivat ohjeiden mukaisesti?
- Miten mahdolliset viennin oikaisut ja mitätöinnit hoidetaan?
- Miten viennin poistumisen valvonta hoidetaan ja mitä prosesseja siihen liittyy?
- Mitä mahdollisia haasteita vientitullausprosesseissa tai -käytännöissä on?
- Miten prosessit ja käytänteet vastaavat tämän päivän haasteisiin ja tarpeisiin?
- Miten Brexitin toteutumiseen varauduttiin ja mitä haasteita Brexitin toteutuminen mahdollisesti aiheutti?
- Mitä mahdollisia kehitystarpeita Brexitin myötä on tullut?
- Miten prosessit on dokumentoitu ja miten niitä ylläpidetään?
- Mitä koulutusta on henkilökunnalle ja miten henkilökunnan koulutus on järjestetty?
- Mitä koulutusmateriaalia on saatavilla?
- Mitä kehitettävää prosesseissa on tulevaisuutta ajatellen?

### 3. Luvat

- Mitä lupia vientitullauksen hoitamiseen on?
- Miten lupaprosessi käytännössä hoidetaan?
- Miten prosessit on dokumentoitu ja miten niitä ylläpidetään?
- Mitä koulutusta on henkilökunnalle ja miten henkilökunnan koulutus on järjestetty?
- Mitä koulutusmateriaalia on saatavilla?
- Mitä kehitettävää prosesseissa on tulevaisuutta ajatellen?

### 4. Lainsäädäntö ja muuttuvat määräykset

- Miten tullilainsäädäntöä ja muuttuvia määräyksiä seurataan?
- Miten viranomaisiin pidetään yhteyttä?
- Miten prosessit on dokumentoitu ja miten niitä ylläpidetään?
- Mitä koulutusta on henkilökunnalle ja miten henkilökunnan koulutus on järjestetty?
- Mitä koulutusmateriaalia on saatavilla?
- Mitä kehitettävää prosesseissa on tulevaisuutta ajatellen?