

Vientimenettelyt Suomesta Venäjälle

BOSS-hanke

Aino-Maria Salmi

Opinnäytetyö
Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala
Liiketalouden koulutus
Tradenomi (AMK)

2015

Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja
hallinnon ala
Liiketalouden koulutus

Tekijä	Aino-Maria Salmi	Vuosi	2015
Ohjaaja	Marita Wahlroos		
Toimeksiantaja	BOSS-hanke		
Työn nimi	Vientimenettelyt Suomesta Venäjälle		
Sivu- ja liitemäärä	61 + 3		

Tämän opinnäytetyön aiheena oli tutkia vientimenettelyjä Suomesta Venäjälle. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää vientimenettelyjen ja vientitullausprosessin roolia Venäjän viennissä yritysten näkökulmasta. Tutkimuksessa selvitettiin, mitä julkisen vallan ja maiden tullien asettamia velvollisuuksia yrityksen tarvitsee käydä läpi onnistuneessa viennissä. Tavoitteena oli myös selvittää tullin näkökulmaa vientimenettelyihin ja vientitullausprosessiin.

Tutkimuksen toimeksiantajana toimi From Borders to Shared Space -hanke (BOSS), jonka tavoitteena on kehittää raja-alueiden ammattikorkeakoulujen ja elinkeinoelämän yhteistyötä. Tutkimuksen teoriaosassa käsiteltiin tullijärjestelmää ja sen roolia viennissä, sähköistä vientitullausta, Venäjää viennin kohde- maana, vientimenettelyjä, viennin asiakirjoja sekä huolintaa. Empiirisessä tutkimusosuudessa avattiin käytetyt tutkimusmenetelmät, kerrottiin aineiston keruusta sekä analysoitiin tutkimusta ja tutkimustuloksia.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin laadullista tutkimusmenetelmää, jossa oli vertailevan tapaustutkimuksen näkökulma. Tutkimuksessa oli tarkkaan rajattu tutkimuskohde ja vertailevaa näkökulmaa tutkimukseen saatiin haastattelemalla kahta eri alan toimijaa, jotka hoitavat vienti-ilmoittamisen eri kanavien kautta ja täysin erilaisilla vientituotteilla. Empiirinen tutkimusaineisto kerättiin haastattelemalla ison, suomalaisen metalliteollisuuden alan yrityksen työntekijää ja suomalaisen huolintayrityksen työntekijää, joilla molemmissa on merkittävästi vientitoimintaa Venäjälle. Tullin näkökulmaa vientimenettelyistä ja vientitullauksesta saatiin haastattelemalla Suomen tullin työntekijää ulkomaankauppa- ja verotusosastolta.

Tutkimuksen tuloksista voitiin päätellä, miten erikokoisten vientiyritysten tulisi hoitaa vienti-ilmoittaminen sekä missä tapauksissa huolitsijan käyttö olisi kannattavaa. Tulosten perusteella saatiin käsitystä Venäjästä viennin kohde- maana vientimenettelyn osalta ja mitä vientiin Venäjälle erityisesti vaaditaan.

School of Business and Culture
Degree programme in Business Administration

Author	Aino-Maria Salmi	Year	2015
Supervisor(s)	Marita Wahlroos		
Commissioned by	BOSS-project		
Subject of thesis	Export procedures from Finland to Russia		
Number of pages	61 + 3		

The topic of this thesis work was export procedures from Finland to Russia. The objective was to solve the role of export procedures and export clearance processes when exporting to Russia. This work is set forth to research the objective from the point of view of export companies and forwarders. The thesis researched what kind of procedures and responsibilities the export company or forwarder face during the export process, imposed by government and customs. The objective was also to find out the viewpoint of customs as a party in export processes.

The commissioner of the thesis work was From Borders to Shared Space project (BOSS). The objective of BOSS is to develop cooperation between Northern universities of applied sciences and economic life in the Barents region. The theory part discusses customs systems and their role in exporting, electrical export clearance, Russia as an export target, export procedures, export documents and forwarding. The empirical part deals with the research methods and data collection methods, which the analyses derive from.

The research method in this thesis was qualitative method with comparative case study. The research scope was narrowed down to include exporting and Russia. The comparative viewpoint was achieved when there were two interviewees, employee of the export company and forwarder who both use different channels in export clearance for different kinds of products. The interview of Finland's customs employee gave the viewpoint of customs regarding export procedures and export clearance to Russia.

The results of the study indicate how companies of different sizes should manage their export procedures and when it would be profitable to use a forwarder. The results also provide information about Russia as an export target country. The questions of how the export procedures should be managed and what exporting to Russia especially demands were answered.

Key words export procedure, customs, Russia, export-notification

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
1.1	Tausta.....	6
1.2	Tavoitteet ja rajaukset.....	7
1.3	Tutkimusmenetelmät.....	8
1.4	Rakenne	9
2	TULLI.....	10
2.1	EU:n ulkokauppa	11
2.2	Sähköinen vientitullaus	12
2.2.1	Sanomapohjainen asiointi	12
2.2.2	Netti-ilmoittaminen.....	13
3	VIENTIMENETTELYT VENÄJÄLLE	15
3.1	Yleisesti Venäjän viennistä	15
3.2	Vientimenettely	17
3.2.1	Vienti-ilmoitus ja siihen vaadittavat tiedot.....	18
3.2.2	Poistumispaikka	20
3.2.3	Suora vientimenettely.....	21
3.2.4	Epäsuora vientimenettely	24
3.2.5	Muut vientimenettelyt	25
3.3	Vientirajoitukset	27
3.4	Sertifiointi Venäjälle	28
4	VIENNIN ASIAKIRJAT	31
4.1	Tarjous ja tilausvahvistus.....	31
4.2	Kauppasopimus	32
4.3	Kauppalasku	33
4.4	Pakkauslista.....	34
4.5	Tullausasiakirjat	34
4.6	Rahtikirja.....	35
4.7	Alkuperätodistus	36
4.8	Sertifikaatti	36
4.9	Muita vientiin liittyviä asiakirjoja	37
5	HUOLINTA	38
5.1	Huolintasopimus	38

5.2	Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet vientitullauksessa	39
5.3	Huolinnan asiakirjat vientitullauksessa	41
6	EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	42
6.1	Tutkimusmenetelmät.....	42
6.2	Aineiston keruu	43
6.3	Tutkimuksen analyysi ja tulokset	44
6.3.1	Yritysten osuus.....	44
6.3.2	Tullin osuus	48
6.4	Tutkimustulosten yhteenveto	50
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	52
8	POHDINTA.....	53
	LÄHTEET.....	56
	LIITTEET	61

1 JOHDANTO

1.1 Tausta

Tutkimus on toteutettu Lapin ammattikorkeakoulun liiketalouden koulutusohjelman opinnäytetyönä. Tutkimuksen aihe on vientimenettelyt Suomesta Venäjälle. Kansainväliseen liiketoimintaan suuntautuvien liiketalouden opintojen lisäksi olen työskennellyt globaalisti toimivan yrityksen palveluksessa kansainvälisen myynnin tehtävissä, ja vienti kolmansiin maihin tuli työn puolesta tutuksi. Opinnäytetyön aihetta hakiessani tavoitteena oli saada tutkia ulkomaanvientiä jostain näkökulmasta. Aihetta etsiessäni sain Suomen tullin edustajalta muutamia ideoita tutkimusaiheiksi, jotka kiinnostaisivat myös tullia. Ideoista valitsin viennin tullimenettelyjen tutkimisen vienti- ja huolintayritysten näkökulmasta Suomesta johonkin Euroopan Unionin ulkopuoliseen maahan. Tutkimuksen kohdemaaksi valitsin Venäjän.

Opinnäytetyön toimeksiantajana on From Borders to Shared Space -hanke (BOSS), jonka tavoitteena on kehittää raja-alueiden ammattikorkeakoulujen ja elinkeinoelämän yhteistyötä. Hankkeen tarkoituksena on, että yritykset ja organisaatiot voivat hyötyä yhdessä ammattikorkeakoulujen kanssa kehitetyistä toimintamalleista liittyen kansainväliseen toimintaan. Lapin ammattikorkeakoulu on yhdessä Oulun, Kajaanin, Karelia, Saimia, Novia ja Haaga-Helia ammattikorkeakoulujen kanssa mukana hankkeessa kehittämässä yhteistyötä Suomen raja-alueilla Ruotsiin, Norjaan, Baltiaan, pohjoisen arktisille raja-alueille, Venäjän Karjalan alueelle sekä Pietarin metropolialueelle. Tulli on oleellinen osa liiketoimintaa pohjoisella Barentsin alueella, koska Suomen naapurimaista Norja ja Venäjä eivät kuulu Euroopan Unioniin (myöhemmin tekstissä EU). Kun käydään kauppaa Suomesta Venäjälle, kaikki vientitavarat ja vietävät palvelut on ilmoitettava tullille ja asetettava vientimenettelyyn. (Vanhanen-Nuutinen 2015, 3; Tulli 2015a.)

1.2 Tavoitteet ja rajaukset

Opinnäytetyön tavoitteena on tutkia vientimenettelyjä Suomesta Venäjälle vientiyrityksen ja huolitsijan näkökulmasta. Tutkimuksessa tarkastelen sitä, millaisia eri toimia ja vaihtoehtoja viejillä on vientitullauksessa Venäjälle liittyen valtioiden julkisen vallan ja maiden tullien asettamiin velvollisuuksiin. Empiirisen tutkimusosuuden tavoitteena on tutkia vientimenettelyjä ja vienti-ilmoittamista yritysten näkökulmasta. Tarkoituksena on myös saada tullin näkökulmaa vientitullausprosessiin ja selvittää samalla, mitä tullin vaatimukset ovat vientitullauksen osalta. Tutkimuksessa pyrin myös selvittämään, milloin vientitullauksen ulkoistaminen huolitsijalle on kannattavaa.

Tavoitteena on myös se, että tulli ja ulkomaanvientiä harjoittavat yritykset hyötyvät tutkimuksesta. Tästä tutkimuksesta hyötyä voivat saada kansainvälistä liiketoimintaa aloittavat yritykset, jotka suunnittelevat vientitoimintaa Venäjälle. Tutkimuksen avulla yritykset lisäävät tietoisuutta vientimenettelyistä, niiden toteutumisesta ja siitä, mitä menettelyjä yrityksen kannattaa omalla kohdallaan käyttää viennissä Venäjälle. Lisäksi tutkimuksessa selvitetään muita vaikuttavia tekijöitä, jotka tulee huomioida viennissä ja vientimenettelyssä erityisesti Venäjälle. Tulli hyötyy tutkimuksesta saaden tietoa siitä, miten vienti- ja huolintayritykset näkevät vientimenettelyt käytännössä.

Jotta opinnäytetyöstä ei tule liian laaja ja hajanainen, on aiheeseen tarpeellista tehdä muutamia rajauksia. Ensimmäisenä rajauksena kohdistan vientimenettelyjen tutkimisen vain Venäjälle. Vientitullaus on välttämätöntä myös viettäessä tavaraa muihin EU:n ulkopuolisiin maihin, mutta Venäjä on sopiva valinta viennin kohdemaaksi rajanaapuruuden ja läheisten kauppasuhteiden vuoksi. Venäjä on Suomelle erittäin tärkeä kauppakumppani, ja EU:sta käsin katsottuna Suomi sijaitsee strategisesti keskeisellä paikalla EU:n reunavaltiona Venäjän vieressä. Venäjä ei kuulu Euroopan unioniin, joten Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa tulee noudattaa tarkkaan viranomaisten määräämiä tullikäytäntöjä. Venäjälle suuntautuvan viennin menettelyt ovat useammalle suomalaiselle vientiyritykselle

läheisemmät, kuin jos tarkasteltavaksi vientimaaksi olisi valikoitunut jokin kaukai-
sempi maa. Venäjän vientiin liittyen tämän tutkimuksen yhtenä rajauksena on tar-
kastella vientimenettelyjä vain maantie- ja rautatiekuljetusten osalta. Pitkän yh-
teisen maarajan vuoksi viennissä Suomesta Venäjälle käytetään pääasiassa kul-
jetusmuotoja maanteitse ja rautateitse. Tutkimuksen ulkopuolelle jätän mahdolli-
set lento- ja merikuljetukset.

Vientiin ja tuontiin liittyvät erilaiset tullimenettelyt. Tutkimuksessa keskityn aino-
astaan viennin tullimenettelyihin. Rajauksen avulla pystyn tutkimaan vientimenet-
telyjä perusteellisemmin ja aiheesta saadaan enemmän irti, eikä tutkimus jää liian
pinnalliseksi. Vientimenettelyjä tarkastelen Suomen ja Venäjän välisen viennin
näkökulmasta, joten vientimenettelyt ja asiakirjat, joita ei käytetä Suomessa Ve-
näjän vientiin, jätän tutkimuksen ulkopuolelle. Huolintaa tarkastelen myös vain
vientitullaamisen osalta Suomesta Venäjälle, ja muut huolinta-alan palvelut jätän
tutkimuksesta pois.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmänä tässä tutkimuksessa käytän kvalitatiivista eli laadullista
tutkimusmenetelmää, jossa on vertailevan tapaustutkimuksen näkökulma (Hirs-
järvi, Remes & Sajavaara 2009, 160–162). Empiirisen aineiston kerään haastat-
telemalla kahden eri yrityksen edustajaa. Haastateltavat hoitavat vienti-ilmoitta-
misen ja vientimenettelyn eri kanavien kautta ja täysin erilaisilla vientituotteilla.
Toinen haastateltava on suomalaisen huolintayrityksen työntekijä. Huolintayrityk-
sen toimenkuvana on hoitaa muille ulkomaankauppaa harjoittaville yrityksille
muun muassa vienti- ja tuontitullaukset. Huolintaliike tullaa lähes kaikenlaista ta-
varaa Venäjälle ja Venäjältä Suomeen. Toinen haastateltava on metalliteollisuu-
den alalla kansainvälistä kauppaa harjoittavan yrityksen työntekijä, joka hoitaa
yrityksen vientiä ja kuljetusten järjestämistä Venäjälle. Kuljetusten järjestämisen
lisäksi työntekijä hoitaa myös vientitavaran vientitullauksen yrityksen omalla jär-
jestelmällä. Tullin näkökulmaa tutkimukseen saan haastattelemalla Suomen tullin
edustajaa, joka toimii ulkomaankauppa- ja verotusosastolla viennin tullausyksi-

kössä. Tullin edustajan haastattelu antaa tutkimukseen ajankohtaista tietoa Venäjän viennistä ja vientimenettelyistä sekä tullin osuudesta vientimenettelyprosessiin.

Tutkimuksen aihe vaatii empiirisen aineiston tueksi paljon teoretietoa tullin toiminnasta, vientitullausprosessista ja eri vientimenettelytavoista. Teoreettisen aineiston keruuseen opinnäytetyössä käytän monipuolisesti erilaisia lähteitä, kuten kirjallisuutta, internetiä, muita tutkimuksia sekä artikkeleita ja uutisia aiheesta. Tullin kotisivut ja erilaiset tullin laatimat viennin asiakasohjeet toimivat myöskin todella hyvinä lähteinä.

1.4 Rakenne

Opinnäytetyön ensimmäisessä luvussa johdattelen lukijaa aiheeseen. Johdannossa avaan lukijalle työn taustat, tavoitteet, rajaukset, käytettävät tutkimusmenetelmät sekä tutkimuksen rakenteen. Käsittelyosan aloitan teoreettisella viitekehysellä. Toisessa luvussa kerron tullijärjestelmästä ja sen roolista EU:n ulkopuolisen viennin suhteen sekä sähköisestä tullauksesta ja sen muodoista. Kolmannessa luvussa käsittelen Venäjää viennin kohdemaana, vientimenettelyä ja sitä, miten vientitullausprosessi etenee. Vientiin Venäjälle sisältyy useita erilaisia asiakirjoja ja dokumentteja, joita ilman rajan ylitys olisi mahdotonta. Eri vientiin tarvittavat asiakirjat käyn läpi neljännessä luvussa. Moni yritys ulkoistaa tullauksen huolintaliikkeelle, joten teoriaosuuden viimeisessä, viidennessä luvussa, käsittelem huolintaa ja tullauksen ulkoistamista huolitsijalle. Teoriaosuuden jälkeen avaan tarkemmin empiirisessä tutkimusosuudessa käytettävät tutkimusmenetelmät, aineiston keruun ja analysoin tutkimusta ja tutkimustuloksia. Lopuksi teen yhteenvedon tutkimustuloksista. Tutkimustulosten ja yhteenvedon jälkeen kerron johtopäätökset tutkimuksesta. Viimeinen luku on pohdintaa tutkimuksen aiheesta, toteutumista, luotettavuudesta ja omista kokemuksista. Pohdin myös, millainen voisi olla mahdollinen jatkotutkimus aiheesta.

2 TULLI

Tässä luvussa pohjustetaan lukijaa vientimenettelyjen perustaan, eli siihen miksi vientimenettelykäytäntöjä toteutetaan EU:n ulkorajoilla ja avataan hieman tullilainsäädäntöä ja tullikoodekseja vientitullauksen osalta. Nykypäivän sana on sähköistyminen, ja niin myös tulli on tehnyt asiointin helpoksi sähköistämällä palveluita. Vientitullaus hoidetaan kokonaan sähköisessä muodossa niin, ettei tullitoimipaikoissa tarvitse konkreettisesti asioida välttämättä ollenkaan. Luvussa avataan sähköisen tullauksen asiointimuodot, eli sanomapohjainen asiointi ja netti-ilmoittaminen. (Tulli 2015a.)

Suomen tulli on osa Euroopan unionin tullijärjestelmää. Tullin tehtävänä on edistää ulkomaankaupan sujuvuutta ja varmistaa, että kaupankäynti on laillista. Tulli huolehtii erilaisista verotuksista sekä valvoo tavaroiden, palvelujen, ihmisten sekä erilaisten hyödykkeiden ulkomaanliikennettä, niin viennin kuin maahantuonninkin osalta. Tulli myös tilastoi ulkomaankauppaa. Kolmansien maiden, eli EU:n ulkopuolisten maiden, kanssa käytävän kaupan suhteen tullilaitos kantaa vastuun tullivalvonnasta yhteisön ulkorajoilla, tuontimaksuista sekä arvonlisäverosta. Rikostorjunta ja tullirikosten tutkinta yhteisön rajat ylittävässä liikenteessä ja verotuksessa on myös osa tullin työtä. Tullirikoksia voi olla muun muassa tuontiin tai vientiin liittyvät huume- ja talousrikokset. Tiivistettynä voidaan sanoa tullin päätehtävänä olevan yhteiskunnan, ympäristön ja kansalaisten suojaaminen. Tulli edistää valtion sisäistä turvallisuutta yhdessä poliisin ja rajavartiolaitoksen kanssa. (Melin 2011, 246–247; Tulli 2014a.)

Suomen tulli on merkittävä toimija EU:ssa ja Maailman tullijärjestössä. Suomi on Euroopan unionin reunavaltio rajanaapurinaan Venäjä, joka ei ole EU:n jäsenvaltio. Rajanaapuruuden vuoksi Suomen tullilla on merkittävä asema EU:ssa, jotta taloudellinen yhteistyö Venäjän kanssa sujuu. (Melin 2011, 246.)

2.1 EU:n ulkokauppa

Suomen liityttyä Euroopan unioniin vuonna 1995, ulkomaankauppaan liittyvät tullimenettelyt muuttuivat radikaalisti. EU:n jäsenmaiden välisestä kaupasta poistettiin tullit kokonaan, mikä merkitsi tavaroiden, palvelujen ja ihmisten vapaata liikkuvuutta yhteisömaiden välillä. EU:n jäsenmaiden välinen kauppa on sisäkauppaa eli yhteisökauppaa. Yhteisökauppaa käytäessä puhutaan yhteisön alueesta ja yhteisötavaroista. Suomen ulkomaankaupasta yli puolet tapahtuu EU:n jäsenmaiden kanssa, joten tullien poistuminen yhteisömaiden väliltä oli merkittävä vähennys tullin työstä. Yksi muutos integroitumisen myötä oli EU:n ulkopuolisiin maihin, eli kolmansiiin maihin, käytävä kauppa. Kun käydään kauppaa EU:sta sen ulkopuoliseen maahan, sovelletaan EU:n yhteistä tulli- ja kauppapolitiikkaa. Tämä tarkoittaa sitä, että yhteisön jäsenmaissa noudatetaan viennin ja tuonnin suhteen pääsääntöisesti samoja tullimenettelyjä. Tulli on se toimija, joka valvoo mitä tavaroita tuodaan yhteisön alueelle ja mitä viedään yhteisön alueelta kolmansiiin maihin. Kauppaa käytäessä Suomesta EU:n ulkopuolelle, tulee kaikki vientitavarat ilmoittaa Suomen tullille. (Melin 2011, 246; Tulli 2015a.)

EU:ssa noudatetaan yhteistä tullilainsäädäntöä, joka on lakina voimassa kaikissa EU-maissa. Kansallisilla tullilainsäädännöillä voidaan täydentää yhteisön tullilainsäädäntöä. Yhteinen lainsäädäntö sisältää yhteisön yhteisen tullikoodeksin, koodeksien soveltamisasetuksen, tullittomuusasetuksen yhteisön sisäisesti sekä asetuksen tariffi- ja tilastonimikkeistä ja yhteisestä tullitariffista. EU-maiden yhteinen tullitariffi TARIC on luettelo, joka sisältää tullinimikkeistöt ja tiedot tullimaksuista. Se perustuu maailman tullijärjestön yhtenäistettyyn tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmään. EU:n tullinimikkeistöstä käytetään nimitystä yhdistetty nimikkeistö, eli CN-nimikkeistö (Combined Nomenclature), joka on yksityiskohtainen tavaroiden luokitusjärjestelmä ulkomaankaupassa. CN-nimike on 8-numeroinen koodi, jolla kerrotaan vienti-ilmoituksessa, millaisesta vientitavarasta on kyse. Kaikille vienti- ja tuontitavaroille löytyy oma tullitariffinimike. Nimikkeen perusteella osataan laatia tulliverotusta ja kauppatilastoja. Myös sisäkaupan tilastoinnissa käytetään samoja tullitariffinimikkeitä, vaikkei sisäkaupassa tullauksia muuten tarvitse. Nimikkeistöön tulee muutoksia joka vuosi, ja seuraavan vuoden

nimikkeistö julkaistaan lokakuun loppuun mennessä. (Melin 2011, 252–253; Tulli 2015b.)

2.2 Sähköinen vientitullaus

Viime vuosina tullit on panostanut paljon sähköisen asioinnin kehittämiseen. Nykyisin se on kehittynyt niin pitkälle, että vienti- ja tuonti-ilmoittamiset voidaan hoitaa kokonaan sähköisten ilmoitusten kautta. Suomen tullin tietojärjestelmä, joka käsittelee sähköisiä vienti-ilmoituksia, on nimeltään ELEX. Suomessa sähköinen vienti-ilmoittaminen tuli kokonaan pakolliseksi vuonna 2009 (Melin 2011, 276). Muutoksessa on useita positiivisia puolia, kuten se, että tullit pystyy käsittelemään tehdyt ilmoitukset nopeammin, koska tiedot siirtyvät sähköisten järjestelmien kautta heti tullille, toisin kuin paperisessa asiointissa. Asiakkaan kannalta ilmoittaminen on vaivattomampaa ja nopeampaa. Tiedon oikeellisuus on helpompi taata sähköisen asioinnin avulla. Viejä tai hänen edustajansa voi tehdä sähköisen vienti-ilmoituksen joko internetlomakkeella tai sanomapohjaisesti. Viejän tulee arkistoida vientiin liittyvät asiakirjat itse, sekä pystyä esittämään ne tullille, jos tulliviranomainen sitä vaatii. (Tulli 2015c; Tulli 2015e, 3; Tulli 2014c.)

2.2.1 Sanomapohjainen asiointi

Sanomapohjainen asiointi tarkoittaa yrityksen ja tullin välillä olevaa sähköistä tiedonsiirtoa määrämuotoisilla sanomilla. Tällöin puhutaan EDI-sanomista (Electronic Data Interchange). EDI-lähetäjä välittää tullille sanomat XML-standardin mukaisina tullit-ilmoitussanomina, jotka siirtyvät yrityksen omasta järjestelmästä tullin vientijärjestelmään, ELEXiin. Sanomapohjainen asiointi on sopiva vaihtoehto yritykselle, jolla on paljon asiointia tullin kanssa joko viennin, tuonnin tai molempien osalta. Sanomapohjaisten ilmoitusten käsittely on nopeaa, koska voidaan hyödyntää suoraan yrityksen omia tiedostoja ja rekistereitä. Kaikki sanomapohjainen asiointi on luvanvaraista ja asiointi onnistuu, kun tullit on hyväksynyt yrityksen rekisteröinnin tullin vientiasiakkaaksi. Lupa edellyttää yritykseltä sanomia tuottavan tullausohjelman ja sen testauksia yhdessä tullin kanssa, jotta sanomaliikenne sujuu ongelmitta. (Tulli 2015d; Tulli 2015e, 3-7; Tulli 2015f.)

Sanomapohjaiseen asiointiin on kaksi vaihtoehtoista asiointikanavaa, suora sanoma-asiointi tai operaattorivälitteinen sanoma-asiointi. Suorassa sanoma-asiointinnissa viejä lähettää XML-muotoisia sanomia tulliin suoraa internetin kautta, kun taas operaattorivälitteisessä asiointinnassa yritys käyttää sanomien välittämisessä apuna jotain tullin hyväksymää operaattoripalveluyritystä. Sanomapohjainen asioija saa kaikki ilmoitustaan koskevat tiedot, kuten esimerkiksi hyväksymissanoman, hylkäyssanoman tai saateasiakirjan, suoraa omaan järjestelmäänsä pdf-tiedostona. Suurin etu sanomapohjaisessa asiointinnassa on se, että vientimenettelyn aikana viejän ei tarvitse asioida konkreettisesti tullitoimipaikassa. Poikkeuksena tullikäynti on välttämätön silloin, jos asiakirja on esitettävä alkuperäisenä tai siihen on tehtävä tullin merkintöjä. (Tulli 2015e, 3-7; Tulli 2015f.)

2.2.2 Netti-ilmoittaminen

Netti-ilmoittaminen ei ole luvanvaraista ja internetlomakkeella voi ilmoittaa kuka tahansa viejä. Internetpohjainen asiointi edellyttää vain, että ilmoittajalla on käytössään tietokone ja nettiyhteys. Poikkeuksena vienti-ilmoitusta ei tarvitse kenenkään tehdä, jos kyseessä on alle tuhannen euron arvoinen postipaketti tai jos henkilö on itse matkustamassa henkilökohtaisten tavaroidensa kanssa. Sähköisen vienti-ilmoituksen internetlomakkeen löytää tullin Nettivienti-palvelun kautta. Netti-ilmoittamiseen on kaksi asiointivaihtoehtoa. Sen voi tehdä tunnistautunut netti-ilmoittaja tai tunnistautumaton netti-ilmoittaja. (Melin 2011, 276–277; Tulli 2014b.)

Tunnistautunut netti-ilmoittaja on kirjautunut tullin palveluun. Yritys voi tunnistautua verohallinnon maksuttoman Katso-tunnisteen avulla ja yksityishenkilö voi kirjautua omilla verkkopankkitunnuksillaan. Näin tullin voi tunnistaa menettelyn edetessä vienti-ilmoituksen tekijän. Tunnistautunut käyttäjä voi katsoa ja tulostaa kaikki tullin lähettämät viennin asiakirjat suoraa palvelun kautta ilman konkreettista asiointia tullitoimipaikassa. (Melin 2011, 276–277; Tulli 2013a.)

Jos ilmoittaja on tunnistautumaton käyttäjä, eli hän on tehnyt vienti-ilmoituksen internetlomakkeella anonyymisti, saa ilmoittaja järjestelmästä ilmoituskohtaisen viitenumeron. Ilmoittajan on asioitava tullitoimipaikassa ja esitettävä viitenumero tulliviranomaiselle, jonka jälkeen viitenumeron perusteella ilmoittaja saa vientiä koskevat asiakirjat tulliviranomaiselta. Kun tavara on poistunut yhteisön alueelta, ilmoittaja voi käydä hakemassa mistä tahansa Suomen tullitoimipaikasta poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen todistukseksi viennin päättymisestä. Sanomapohjaisesta asioinnista tai tunnistautuneesta nettiasioinnista tunnistautumaton ilmoittaminen eroaa sillä, että tunnistautumattoman käyttäjän tulee konkreettisesti asioida tullitoimipaikassa saadakseen tarvittavat asiakirjat vientiin. (Melin 2011, 276–277; Tulli 2013a.)

3 VIENTIMENETTELYT VENÄJÄLLE

Tässä luvussa kerrotaan aluksi hieman yleisesti Venäjän viennistä, jotta saadaan yleiskuva maasta viennin kohdemaana. Sen jälkeen käsitellään vientimenettelyjä. Vientimenettelyyn asettamismuotoja on useita. Luvussa avataan käsite vientimenettely, miten vientitavarat asetetaan vientimenettelyyn ja millaisia eri vientimenettelytapoja löytyy. Suomen ja Venäjän välisen kaupan osalta olennaisin menettelytapa on tavanomainen suora vientimenettely. Luvussa kerrotaan vientirajoituksista yleisellä tasolla sekä mainitaan tämänhetkiset Venäjään kohdistuvat vientirajoitukset. Sertifiointi on myös tärkeä osa viennissä Venäjälle ja sertifiointi avataan luvun lopussa.

Venäjän vientiä harjoittaa noin 4 000 suomalaista yritystä (Yrittäjät 2015) ja Venäjä on Suomen viidenneksi suurin vientimaa (Hästbacka 2015). Venäjä tarjoaa suuret mahdollisuudet myynnin kasvattamiseen suomalaisille vientiyrityksille (PwC 2015, 3). Kun kyseessä on vienti EU:n ulkopuolelle, vientitavarat on asetettava vientimenettelyyn joko tavanomaisen vienti-ilmoittamisen kautta tai jonkin muun vientimenettelyn avulla, jotta vientitavara voi saada luvan poistua Suomesta Venäjälle (Tulli 2015a). Venäjän viennissä kuljetusmuotona käytetään pääasiassa maantie- ja rautatiekuljetuksia pitkän yhteisen maarajan vuoksi, joten tässä tutkimuksessa ei huomioida lainkaan mahdollista lento- tai meriliikennettä.

3.1 Yleisesti Venäjän viennistä

Suomella on Venäjän kanssa yhteistä rajaviivaa noin 1 340 kilometriä (Tilastokeskus 2015). Venäjä on pinta-alaltaan maailman suurin valtio yli 17 miljoonalla neliökilometrillä, mistä voidaan päätellä myös luonnonvaroja olevan yli omien tarpeiden. Esimerkiksi koko maailman viljelykelpoisesta maasta 10 % sijaitsee pelkästään Venäjän alueella. Venäjän väkiluku on noin 146 miljoonaa asukasta, mikä tekee siitä maailman yhdeksänneksi väkirikkein maan (PwC 2015, 5). Pitkän yhteisen rajaviivan vuoksi Suomi sijaitsee strategisesti hyvin tärkeällä paikalla Euroopan unionin reunalla Venäjän vieressä ja Venäjä on Suomelle todella tärkeä kauppakumppanimaa. (SVKK 2011, 7.)

Koko maailmaa vallitseva huono taloustilanne ja Venäjään kohdistuneet talouspakotteet ovat horjuttaneet Venäjän asemaa kaupankäynnissä. EU:n asettamien Venäjän vastaisten talouspakotteiden syynä ovat Ukrainan kriisi ja Venäjän sotilaalliset toimet Ukrainan Krimin alueella. Tällä hetkellä Venäjä on Suomen viidenneksi suurin vientimaa, kun edellisvuonna (2014) se on ollut kolmanneksi suurin vientimaa. Vuoden 2015 tammi-toukokuussa Suomen vienti Venäjälle laski 35 % edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Tammi-toukokuussa 2015 vienti Venäjälle oli arvoltaan hieman yli 1,2 miljardia euroa ja Suomen kokonaisviennistä osuus Venäjälle 5,5 %. Suomesta Venäjälle viedään muun muassa kemiallisia aineita, koneita ja laitteita, paperia, elintarvikkeita, öljytuotteita, metallituotteita sekä kuljetusvälineitä. Palveluvienti, kuten leasing, välityskauppa tai tietotekniikkapalvelut ovat myös osa vientiä Suomesta Venäjälle. (Hästbacka 2015; SVKK 2014; SVKK 2011, 10.)

Yritys voi aloittaa ulkomaan viennin monesta eri syystä. Syitä voivat olla kotimaisten markkinoiden pienuus, ulkomainen kysyntä tai kotimaisen asiakkaan laajeneminen ulkomaille. Pääsyy vientitoiminnan aloittamiselle on varmasti poikkeuksetta yrityksen kasvun ja tuloksen turvaaminen. Venäjä on erilaisten lakipykäliden ja erilaisen liike-elämäkulttuurin takia haastava maa suomalaisille vientiyrityksille, mutta suuren kokonsa, runsaiden luonnonvarojensa, kehittyvän infrastruktuurin sekä inhimillisen pääomansa vuoksi kuitenkin potentiaalinen kohdemaaksi vientiin (PwC 2015, 3). Venäjällä lähes minkä tahansa tuotteen tai palvelun myynti voi olla kannattavaa oikeiden kohdemarkkinoiden löytyessä. Erilaiset järjestöt ja organisaatiot auttavat Venäjän markkinoihin liittyvän tietoisuuden lisäämisessä sekä tukevat suomalaisten yritysten liiketoimintaa Venäjällä. Tällaisia organisaatioita ovat esimerkiksi Suomalais-Venäläinen kauppakamari, Finpro, Venäjän yrittäjäjärjestö OPORA ja Awara Group. Organisaatioiden palveluihin kuuluu muun muassa auttaa suomalaisia yrityksiä, jotka ovat joutuneet venäläisten viranomaisten kanssa ongelmiin sekä auttaa etsimään oikeita yhteistyökumppaneita ja asiakkaita. (PwC 2015, 1; Äijö 2008, 39; Yrittäjät 2015.)

3.2 Vientimenettely

Kun viedään tavaraa Suomesta Venäjälle, vietäväksi tarkoitetut tavarat on asetettava vientimenettelyyn. Vientimenettelyssä yhteisötavara viedään yhteisön alueelta pois. Tavarain siirto yhteisömaasta toiseen, esimerkiksi Suomesta Ruotsiin, ei ole vientiä vaan sisämarkkinakauppaa. Vientimenettely tehdään sen vuoksi, jotta yhteisön alueen tulliviranomainen voi määrittää vientitavaran, sitä koskevat säännökset sekä määräykset. Viejänä menettelyssä toimii vietävän tavarain haltija, joka tekee itse vienti-ilmoituksen, tai jonka nimissä huolitsija tekee ilmoituksen. Yhteisön alueella toimiva viejä toimii tavarain haltijana vientimenettelyssä, vaikka omistusoikeus olisikin jo siirtynyt kauppasopimuksen myötä yhteisön alueen ulkopuoliselle ostajalle. Vientitavara voidaan asettaa vientimenettelyyn joko vapaasta liikkeestä, vapaa-alueelta tai tullivarastosta. (Melin 2011, 276; Pehkonen 2000, 225.)

Vapaassa liikkeessä oleva tavara on joko tuotettu yhteisön tullialueella tai tuotu yhteisön tullialueen ulkopuolelta ja luovutettu tuontitullauksen yhteydessä vapaaseen liikkuvuuteen yhteisön alueella. Vapaa-alueella oleva tavara on joko yhteisötavaraa tai muuta kuin yhteisötavaraa. Vapaa-alue edellyttää tiukkaa tavarain valvontaa. Vapaa-alueella olevaa tavaraa ei koske yhteisön kauppapoliittiset toimenpiteet tai tullimääräykset. Tullivarasto puolestaan on tulliviranomaisten tai yhteisöön sijoittautuneen henkilön perustama varasto, jossa voidaan varastoida yhteisötavaraa tai muuta kuin yhteisötavaraa tullaamattomana. Tullivarastot ovat tulliviranomaisten tiukasti valvottuja alueita, joiden sisältämät tavarat on pysyttävä varastossa, kunnes toisin määrätään. (Melin 2011, 257–260; Logistiikan maailma 2015a.)

Vientimenettely alkaa viejän tai hänen edustajansa, esimerkiksi huolintaliikkeen, tekemällä sähköisellä vienti-ilmoituksella, joka tehdään joko internetlomakkeella tai sanomapohjaisesti. Tavanomaisen vientimenettelyn lisäksi vientitavara voidaan asettaa vientimenettelyyn myös muin keinoin, kuten esimerkiksi passittamalla tai yksinkertaistetulla menettelyllä. Tavanomaisen vientimenettelyn tärkein dokumentti on viennin saateasiakirja EAD (Export Accompanying Document),

joka on oltava yhteisön alueelta poistuvan tavaran mukana poistumispaikalla. EAD sisältää MRN-viitteen (Movement Reference Number), joka on tullin järjestelmästä tullut viennin yksilöivä tunnus. MRN-viitteen sisältämä EAD lähetetään tullin järjestelmästä vienti-ilmoituksen tekijälle ilmoituksen hyväksymisen jälkeen luovutussanomana yhteydessä. Poistumishetkellä poistumispaikan tulliviranomainen löytää viennin tiedot järjestelmästä MRN-viitteen avulla. (Tulli 2014c; Tulli 2011b.)

Vientimenettelyssä on määräaika, mihin mennessä tullille on täytynyt lähettää poistumisvahvistus todisteeksi vientitavaran poistumisesta yhteisön alueelta. Määräaika on 90 päivää ja seuranta alkaa menettelyyn asettamispäivästä eli vienti-ilmoituksen tekopäivästä. Mikäli tullin vientijärjestelmään ei tule sähköistä poistumisvahvistusta 90 päivän sisällä, tullin järjestelmästä lähtee vienti-ilmoituksen tekijälle automaattinen lisäselvityspyyntö. (Tulli 2013b.)

3.2.1 Vienti-ilmoitus ja siihen vaadittavat tiedot

Vienti-ilmoitus on sähköinen lomake, jonka netti-ilmoittaja löytää Suomen tullin sivuilta ja sanomapohjaisella ilmoittajalla on käytössään oma järjestelmä, johon täyttää tiedot. Helpottaakseen oman vientimenettelyn vaiheita ja käsittelyä, kannattaa netti-ilmoittajankin tunnistautua verkkopankkitunnusten avulla. Vienti-ilmoitukseen täytetään yksityiskohtaisesti vientimenettelyyn tarvittavat tiedot. Välttämättömiä tietoja ei voi jättää täyttämättä, jos haluaa saada vienti-ilmoituksen lähetetyksi. (Tulli 2015g.)

Kun viejä on alkamassa tekemään sähköistä vienti-ilmoitusta, tulee viejällä olla tiedossa ilmoitukseen tarvittavia tietoja. Ensin täytetään viejän, vastaanottajan sekä ilmoituksen tekijän perustiedot. Sen jälkeen täytetään tulliselvitettävän vientitavaran tiedot, toimitusehdot sekä liitetään kaikki mahdolliset liiteasiakirjat. Kaupassa käytetty valuutta tulee merkitä vielä erikseen. Kuljetusta koskevat tiedot tulee täyttää, joita ovat muun muassa kuljetusmuoto, kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus sekä reittimaat. Poistumispaikka on merkittävä ilmoitukseen eli minkä tullitoimipaikan kautta tavara fyysisesti poistuu lopullisesti EU:n alueelta.

Tarkka tullinimike tai tavaran tarkat tiedot tulee täyttää. Sanomapohjaisessa asiainnissa ilmoitukseen on merkittävä 8-numeroinen CN-koodi, joka yksilöi tavaran. Netti-ilmoittamisen yhteydessä ei tarvitse ilmoittaa koodia, vaan ohjelma ohjaa ilmoittamaan vientitavaran tarkat tiedot ja ominaisuudet. (Tulli 2015g.)

Viejällä tulee olla tiedossa ajankohtaiset tiedot vientirajoituksista tai mahdollisista talouspakotteista, jotka saattavat koskea kyseistä vientitavaraa tai kohdemaata. Jos tavaraan kohdistuu rajoituksia, se ilmoitetaan vienti-ilmoituksessa koodilla. Koodi on joko negaatiokoodi tai toimenpidekoodi. Negaatiokoodia käytetään, jos vientitavaraan ei kohdistu rajoituksia, mutta se kuitenkin luokitellaan rajoitusten alaiseen nimikkeeseen. Toimenpidekoodia käytetään, jos kyseiseen tavaraan kohdistuu vientirajoitus. Vientirajoituksen koskiessa vientitavaraa, tulee viejän hakea vientilupaa rajoituksia hallinnoivalta viranomaiselta. Riippuen tavarasta eri viranomaiset vastaavat eri rajoituksista. Vientiluvan numero tulee myös ilmoittaa vienti-ilmoituksessa. (Tulli 2011a.)

Vienti-ilmoituksessa ilmoitetaan turvatiedot, jotka ovat erilaisia toimija-, tavara- ja kuljetustietoja. Turvatietojen ilmoittaminen on pakollista EU:sta poistuvassa liikenteessä ja ilmoittamisen tarkoituksena on torjua ja ehkäistä kansainvälistä terrorismia ja rikollisuutta (Tulli 2015a). Turvatietoja ovat kuljetuksen reittimaita koskevat tiedot, vaarallisten aineiden koodit ja rahdinmaksutapaa koskevat tiedot. Suomen ja Venäjän välisen viennin osalta on huomioitava, että maantie- ja rautatiekuljetuksissa Venäjälle reittimaita välillä ei ole. Sanomapohjaisessa asiainnissa turvatiedoille on oma kenttänsä vienti-ilmoituslomakkeessa. Ilmoitukseen kirjoitetaan ensin turvatietoon viittaava teksti, esimerkiksi mitä vaarallista ainetta viedään, ja sen jälkeen kyseisen turvatiedon koodi. (Melin 2011, 279.)

Vienti-ilmoituksen liitteeksi tulee lisätä ainakin kauppalasku, joka on tärkeä dokumentti kaupan oikeellisuuden todentamiseksi. Siitä näkyy myyjän ja ostajan tiedot sekä se, mitä ollaan viemässä EU:n ulkopuoliselle ostajalle. Muitakin toimitukseen liittyviä asiakirjoja tarvitaan, kuten pakkauslista ja mahdollinen alkuperätodistus. Vientiin liittyvistä asiakirjoista kerrotaan tarkemmin neljännessä luvussa ja

niiden merkitys on suurempi rajanylitysvaiheessa kuin vienti-ilmoituksen täyttövaiheessa. (Tulli 2015g.)

3.2.2 Poistumispaikka

Yhteisön alueelta poistuville tavaroille on annettava poistumispaikka, joka ilmoitetaan vienti-ilmoituksessa. Poistumispaikka on viimeinen tullitoimipaikka, jonka kautta vientitavara fyysisesti poistuu yhteisön alueelta. Suorassa vientimenettelyssä tavarán lähtö- ja poistumispaikka sijaitsevat samassa Euroopan Unionin jäsenvaltiossa ja epäsuorassa vientimenettelyssä tavara lähtee jostain EU-maasta, mutta poistuu yhteisön alueelta jonkin muun jäsenvaltion kautta. EU:sta poistuvat tavarat on aina esitettävä tullille poistumispaikassa EAD:n kanssa. Suomen ja Venäjän välisissä maantie- ja rautatiekuljetuksissa käytetään suoraa vientimenettelyä, koska tarvetta viedä toisen yhteisömaan kautta ei ole. (Tulli 2013c; Tulli 2014d.)

Poistumispaikka on ilmoitettava vienti-ilmoituksessa, eli siinä vaiheessa on jo tiedettävä minkä raja-aseman kautta tavara fyysisesti poistuu yhteisön alueelta. Tavarán saapuessa poistumispaikkaan, vientitavara esitetään tullille yhdessä EAD:n ja muiden asiakirjojen kanssa, jonka jälkeen tavara saa luvan poistua yhteisön alueelta. Maantiekuljetuksissa Suomen raja-asemat Venäjälle ovat etelästä pohjoiseen järjestyksessä Vaalimaa, Nuijamaa, Imatra, Niirala, Vartius, Kuusamo, Salla ja Raja-Jooseppi (Tulli 2015h). Rautatiekuljetuksissa Suomesta Venäjälle poistumispaikkana ilmoitetaan se rautatierahditerminaali, jossa asianomainen kuljetusyhtiö lastaa tavarat siihen junaan, jolla on tarkoitus poistua Venäjän puolelle. Lastauspaikka ei ole raja-asema, joten poistumispaikka ei tässä tapauksessa ole fyysisesti viimeinen tullitoimipaikka ennen rajanylitystä, mutta poistumispaikkakäytännöt koskevat rautatierahditerminaalia. Rautatieliikenteessä raja-asemat Suomesta Venäjälle ovat Vainikkala, Imatra, Niirala ja Vartius (Logistiikan maailma 2015b). Rautateitse kuljetettaessa käytetään myös saapuminen poistumispaikalle -ilmoitusta, poistumisen esittämisilmoitusta ja poistumisilmoitusta. (Tulli 2013c; Tulli 2014d.)

Poikkeuksena poistumispaikkakäytännössä on yhden kuljetussopimuksen sääntö, joka koskee Venäjälle rautateitse tai postitse kuljetettavia tavaroita. Tällöin asianomainen kuljetusyhtiö ottaa tavaran haltuunsa lähtöpaikasta kuljetettavaksi niin, että tavara ylittää tullirajan samaa kuljetusmuotoa käyttäen. Poistumispaikkana toimii se paikka, jossa asianomainen kuljetusyhtiö ottaa tavaran haltuunsa, vaikka paikka ei olisikaan fyysisesti viimeinen yhteisön alueen tullitoimipaikka. Kuljetussopimus tehdään rautatieyhtiön tai postin kanssa. Sopimus tehdään vain yhden toimijan kanssa, joka lupautuu kuljettamaan tavaran lähtöpaikasta Venäjälle saakka. Tavaran kulkua seurataan lopulliseen tullialueelta poistumiseen saakka. Kuljetusreitien aikana kuljetusyhtiö voi käyttää alihankkijoita, mutta tullille vastuun kantava yhtiö on koko kuljetuksen ajan sama. Vienti-ilmoituksessa viejän tulee pyytää erityismainintakoodilla poistumisvahvistusta tullilta tavaran poistuessa Suomesta, koska poistumispaikkana ei tässä tapauksessa toimi yksikään Suomen ja Venäjän välinen raja-asema tai rautatierahtiterminaali. (Tulli 2013c; Tulli 2014d.)

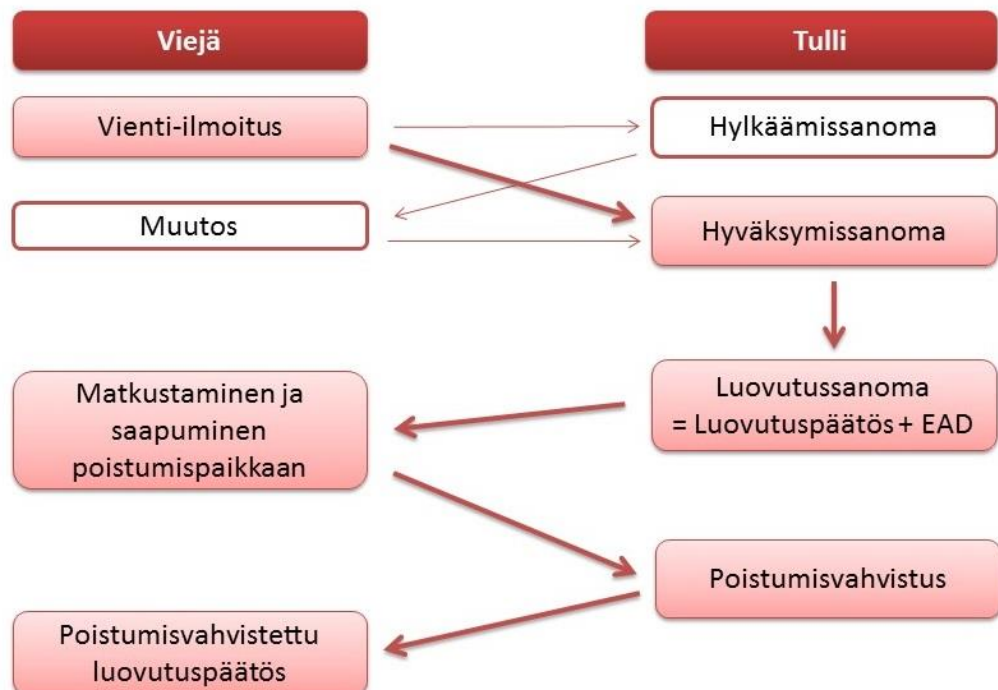
3.2.3 Suora vientimenettely

Suorassa vientimenettelyssä vientitavaran lähtö- ja poistumispaikka sijaitsevat samassa EU:n jäsenvaltiossa, eli tässä tapauksessa Suomessa. Vientitavara poistuu maasta jonkin Suomen ja Venäjän välisen raja-aseman kautta joko maantiekuljetuksena tai rautatiekuljetuksena. Vientimenettelyprosessin vaiheet ja kesto vaihtelevat hieman sen mukaan, kuljetetaanko vientitavara maanteitse vai rautateitse. (Tulli 2011b.)

Kuvio 1 kuvaa suoran vientimenettelyprosessin maanteitse kuljetettaessa. Suora vientimenettely alkaa, kun viejä tekee vienti-ilmoituksen tullille hyvissä ajoin ennen vientitoimituksen lähtöä. Tullin tietojärjestelmästä tulee vastauksena hyväksymissanoma tai hylkäämissanoma. Jos tullin hylkää ilmoituksen, on siihen todennäköisesti tullut jokin virhe, joka ilmoituksen tekijän tulee korjata. Hylkäämissanomien mukana viejä saa muutos- tai korjauspyynnön. Ilmoittajan tehtyä ja lähetet-

tyä korjauksen tai muutoksen, tullilta tulee uudelleenvastauksena hyväksymissanoma. Tullin hyväksyessä ilmoituksen, seuraa luovutussanoma liitteenään luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD. (Tulli 2011b.)

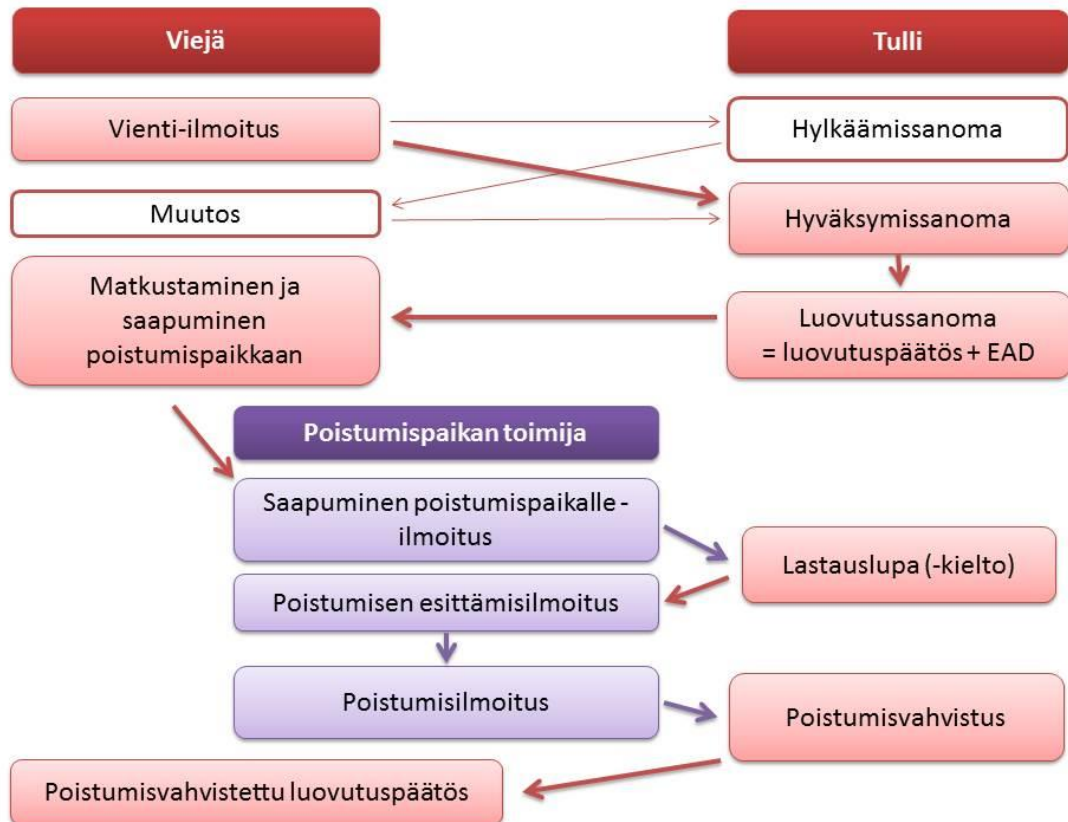
Maantiekuljetuksessa vientitavara pysyy koko kuljetuksen ajan samassa kulkuneuvossa lähtöpaikalta poistumispaikalle asti. Tavarankuljettajalla on mukanaan tarvittavat asiakirjat ja EAD, jotka hän esittää poistumispaikan tulliviranomaiselle yhdessä ilmoitettujen vientitavaroiden kanssa saapuessaan jollekin Suomen ja Venäjän väliselle raja-asemalle. Poistumispaikan tulliviranomainen vahvistaa poistumisen suoraan tullin tietojärjestelmään, jonka jälkeen viejä saa poistumisvahvistetun luovutus päätöksen. Sen avulla viejä voi tarvittaessa todistaa tavarankuljetuksen poistumisen Venäjälle ja viennin arvonlisäverottomuuden sekä todentaa kirjanpidossaan viennin EU:n ulkopuolelle. (Melin 2011, 276–277; Tulli 2011b.)



Kuvio 1. Sähköinen vientitullausprosessi maanteitse kuljetettaessa

Kun viedään Venäjälle rautateitse, kuljetetaan vientitavara ensin valmistajalta maanteitse johonkin Suomessa sijaitsevaan rautatierahtiterminaaliin uudelleenlastattavaksi toiseen kulkuneuvoon, tässä tapauksessa junaan, jolla on tarkoitus

poistua EU:n alueelta Venäjälle. Kuviossa 2 kuvataan suora vientimenettelyprosessi rautateitse kuljetettaessa. Tällöin vienti-ilmoituksesta saatu viennin saateasiakirja EAD ja sen sisältämä MRN-viite tulee toimittaa sille poistumispaikan (rautatierahditerminaali) toimijalle, joka tekee tullille saapuminen poistumispaikalle -ilmoituksen. Saapuminen poistumispaikalle -ilmoitukseen tullilla vastaa joko lastausluvalla tai -kiellolla. Henkilö, joka on tehnyt tullille saapuminen poistumispaikalle -ilmoituksen, on velvollinen ilmoittamaan MRN-viitteen sille henkilölle, joka vastaa ilmoitettujen vientitavaroiden lastauksesta poistumiskulkuneuvoon. Sen jälkeen tavarantoimittajan lastaaja välittää vielä MRN-viitteen sille poistumispaikan toimijalle, joka tekee tullille poistumisen esittämisilmoituksen ja poistumisilmoituksen. Poistumisen esittämisilmoitus lähetetään tullille siinä vaiheessa, kun kerrotaan, mitä tavaroita poistumiskulkuneuvoon ollaan lastaamassa. Poistumisilmoitus lähetetään tullille, kun edellisellä ilmoituksella mainitut tavarat ovat poistuneet EU:n alueelta. Poistumisilmoituksen jälkeen poistumispaikan tulliviranomainen tekee poistumisvahvistuksen, jota seuraa poistumisvahvistettu luovutus päätös, jonka viejä saa todisteeksi vientimenettelyn päättymisestä. (Tulli 2011b.)



Kuvio 2. Sähköinen vientitullausprosessi rautateitse kuljetettaessa

3.2.4 Epäsuora vientimenettely

Epäsuora vientimenettely tarkoittaa sitä, että vientimenettely alkaa Suomesta, mutta tavara poistuu EU:sta jonkin muun jäsenvaltion kautta. Suomen ja Venäjän välillä epäsuora vientimenettely on harvinaisempi pitkän yhteisen maarajan vuoksi. Tavarankuljetus ensin Suomesta johonkin muuhun EU:n jäsenvaltioon ja sieltä vienti Venäjälle ei olisi logistisesti järkevää. Poikkeustapauksia tietenkin löytyy, esimerkiksi kuljetusten yhdistäminen toisessa jäsenvaltiossa tai jos Suomesta vietävä tavara on osa toista toimitusta, joka viedään Venäjälle toisen yhteisömaan kautta. (Tulli 2011b.)

Epäsuorassa vientimenettelyssä viejä tekee sähköisen vienti-ilmoituksen tullille kuten suorassa vientimenettelyssä. Tulli joko hyväksyy tai hylkää ilmoituksen. Normaalitylanteessa eli tullin hyväksyessä vienti-ilmoituksen, tulee tullilta luovutussanoma, joka sisältää luovutus päätöksen ja viennin saateasiakirja EAD:n.

EAD ja sen sisältämä MRN-viite on esitettävä poistumispaikalla yhdessä vienti-ilmoituksen mukaisten vientitavaroiden kanssa. Toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevan poistumispaikan tulliviranomainen hakee vienti-ilmoituksen tiedot MRN-viitteen avulla ja lisää ne oman maansa järjestelmään. Sen jälkeen tulliviranomainen vahvistaa vientitavaroiden poistumisen oman maansa järjestelmään. Suomen tullille tulee automaattisesti ilmoitus poistumisjäsenvaltion tullitietojärjestelmästä, että tavara on poistunut yhteisön alueelta ja vientimenettely on päättynyt. Poistumisvahvistuksen jälkeen Suomen tullin järjestelmän kautta viejä saa poistumisvahvistetun luovutus päätöksen, jolla viejä voi tarvittaessa todistaa tavaran poistumisen EU:n alueelta ja todentaa kirjanpidossaan viennin EU:n ulkopuolelle. Sen avulla viejä myös osoittaa tavaran arvonlisäverottomuuden. (Melin 2011, 276–277; Tulli 2011b.)

3.2.5 Muut vientimenettelyt

Vientitavaran voi asettaa vientimenettelyyn myös muin keinoin kuin tavanomaisella vienti-ilmoituksella. Yksinkertaistetut vientimenettelyt ovat kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen ja kotitullaus, joita käytetään vain poikkeustapauksissa ja niihin tarvitaan erillinen lupa. Kaksivaiheista vienti-ilmoittamista voi käyttää yritykset, joiden vientitavaran tarkka määrä selviää vasta EU:n alueelta poistuvan kuljetuksen poistumishetkellä. Kaksivaiheisuus tarkoittaa sitä, että ensin tehdään epätäydellinen vienti-ilmoitus, jossa on kaikki vienti-ilmoituksen pakolliset tiedot. Kun tarkka tavaramäärä on tiedossa, tehdään myöhemmin täydentävä vienti-ilmoitus. Tavara saa poistua yhteisön alueelta ennen täydentävän ilmoituksen tekoa. Kotitullausmenettelyssä vientitavara luovutetaan vientimenettelyyn asianomaisen luvanhaltijan kirjanpitomerkinnällä. Viennin kotitullaus ei toistaiseksi ole käytössä Suomessa. (Tulli 2011c; Tulli 2011d.)

Kun kuljetetaan tavaraa maanteitse Suomesta Venäjälle, on mahdollista käyttää TIR-passitusta, jolloin yleisemmin puhutaan TIR-Carnet'sta (Transport International Routier). TIR-Carnet on TIR-järjestelmän mukainen kansainvälinen tulliasiakirja, joka on todiste TIR-kuljetuksen vientitavaroiden olemassaolosta. TIR-pas-

situs on luvanvarainen menettely, jolla on tarkoitus varmistaa tavaroiden keskeytymätön kuljetus rajat ylittävässä liikenteessä. TIR-Carnet on luotu helpottamaan tullimuodollisuuksia ja nopeuttamaan kansainvälisiä kuljetuksia. TIR-Carnet'a käytettäessä lähtömaan tulliviranomaiset sinetöivät vientitavaran kulkuneuvon tavaratilassa. Sinetin avulla tavarankuljettaja pääsee läpi seuraavilta rajatarkastusasemilta ilman tarkastusmuodollisuuksia. Perillä sinetit poistetaan paikallisten tulliviranomaisten valvonnassa. TIR-ilmoitus on tehtävä sähköisesti ennen kuljetuksen saapumista lähtötullitoimipaikkaan. Ilmoituksen voi tehdä nettipassitussovelluksen kautta internetissä. (Heimonen 2014; SVKK 2010, 14–15.)

ATA-Carnet on väliaikaisen viennin tulliasiakirja, kun viedään näyttelytavaroita, ammatinharjoittamisvälineitä tai kaupallisia tavarannäytteitä vain väliaikaisesti toiseen, EU:n ulkopuoliseen, maahan. ATA-Carnet säästää aikaa ja rahaa, sillä se korvaa muut vientiasiakirjat ja sisältää kansainvälisesti hyväksytyyn takuun, joka kattaa mahdollisen tullin ja tuontiverot. ATA-Carnet'n myöntää kauppakamari ja sitä käytetään Venäjän viennissä lähes viikoittain. (Heimonen 2014; Kauppakamari 2015.)

Jälleenvienti koskee muita kuin yhteisötavaroita, joita ei ole tullattu EU:hun tulleeaksi, ja näin ollen ne eivät ole saaneet yhteisötavaran asemaa. Tavarat ovat koko yhteisön alueella olon ajan tullin valvonnassa ja viejän tulee ennakkoon ilmoittaa tullille, että tavarat on tarkoitettu jälleen vietäväksi. Jälleenvienti ilmoitetaan tullille jälleenvienti-ilmoituksella tai passituksella. (Tulli 2009a.)

Postipakettivienti koskee lähetyksiä, jotka viedään postitoimipaikkaan ja joista on maksettu postimaksu. Postipaketti saa painaa määrämaasta riippuen korkeintaan 25–35 kg. Yli tuhannen euron arvoisista postipaketeista on tehtävä sähköinen vienti-ilmoitus tullille. Vienti-ilmoitus tulee tehdä ennen paketin vientiä postiin ja paketin mukana tulee olla viennin saateasiakirja EAD. Kun tavara on poistunut EU:n alueelta, tullilta tulee normaalin kaavan mukaan poistumisvahvistettu luovutuspäätös joko sähköisesti tai se on noudettavissa tullitoimipaikasta. (Tulli 2009b.)

Viennin varamenettelyä käytetään, jos tullin tai asiakkaan tietojärjestelmä kaatuu tai siihen tulee käyttökatko. Varamenettelyn vienti-ilmoittaminen perustuu paperisiin lomakkeisiin, jotka tulee allekirjoitettuna toimittaa tullitoimipaikkaan yhdessä vaadittavien liiteasiakirjojen kanssa. Tullitoimipaikassa tulliviranomainen hyväksyy ja vahvistaa ilmoituksen leimalla. Varamenettelyn käyttöön pitää aina olla tullin lupa ja jälkikäteen, kun järjestelmä on taas toimintakuntoinen, tulee tehdä sähköinen vienti-ilmoitus varamenettelyistä tavaroista erityismaininnalla ja samalla viitenumerolla, jotta tulli osaa kohdistaa varamenettelyllä ilmoitetut vientitavarat. (Tulli 2014e.)

3.3 Vientirajoitukset

Joidenkin tavaroiden suhteen niiden vientiä on yleisesti rajoitettu tai vienti on kokonaan kielletty. Vientirajoituksia on säädetty kansallisesti ja yhteisöllisesti. Rajoitettuja vientitavaroita ovat esimerkiksi aseet, ampumatarvikkeet, kaksikäyttötuotteet, kulttuuriesineet ja otsonia tuhoavat aineet. Kaksikäyttötuotteella tarkoitetaan tuotetta tai muuta hyödykettä, jota normaalin siviililuontoisen käytön lisäksi voidaan käyttää joukkotuhoaseiden kehittelyyn ja valmistukseen, tai jolla voidaan edistää yleistä sotilaallista toimintakykyä (Finlex 2015). Tulli valvoo vientirajoitusten toteutumista muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Aseiden ja ampumatarvikkeiden rajoituksia hallinnoi sisäministeriö, kaksikäyttötuotteiden rajoituksia ulkoministeriö ja kulttuuriesineiden rajoituksia hallinnoi Museovirasto. Osana vientirajoituksia puhutaan myös vientikielloista ja talouspakotteista, joita YK yhdessä EU:n kanssa on säätänyt koskemaan tapauskohtaisesti joitain alueita toistaiseksi voimassa olevana. (Tulli 2011a.)

Mikäli vietävään tavaraan kohdistuu vientirajoitus, on viejän haettava vientilupa asiaa hallinnoivalta viranomaiselta, mikäli haluaa viedä tavarat yhteisön alueen ulkopuolelle. Jos lupa myönnetään, tulee vientilupa ilmoittaa vienti-ilmoituksessa koodilla. Myös luvan numero on merkittävä vienti-ilmoitukseen. Luvan numero on esitettävä menettelyyn asettamisvaiheessa, jos lupaviranomainen tai tulliviranomainen sitä vaatii. (Tulli 2011a.)

Yleisten säädettyjen vientirajoitusten lisäksi Venäjään kohdistuu tällä hetkellä toistaiseksi voimassa olevia vientikieltoja ja talouspakotteita EU:n toimesta asetettuna (Ulkoasiainministeriö 2015). Kiellettyjä ja pakotettuja tavaroiden vientiä Venäjälle tai sieltä tuontiä on rajoitettu tai kokonaan kielletty. Syy Venäjän vastaisiin kieltoihin ja pakotteisiin on vuoden 2013 lopulla alkanut ja vuoden 2014 aikana kärjistynyt Ukrainan kriisi, kun Venäjä aloitti sodan ja valtasi itselle Ukrainassa sijaitsevan Krimin niemimaan. Venäjän vastaisilla pakotteilla EU pyrkii horjuttamaan Venäjän taloutta siten, että viennistä ja tuonnista riippuvainen Venäjä perääntyisi sotatoimissa. Venäjän vastaiset pakotteet vaikuttavat negatiivisesti myös Suomen talouteen, kun taloudellisesti välttämätöntä vientiä ja tuontia Venäjän kanssa rajoitetaan. Pakotteet näkyvät Suomessa Venäjän viennin romahtamisena (Hästbacka 2015). (HS 2014.)

Pakotteiden alaisia vientitavaroita, joita ei tällä hetkellä saa viedä lainkaan tai saa viedä vain luvanvaraisesti Venäjälle, ovat kaksikäyttötuotteet, öljynetsintään ja sen tuotantoon tarkoitetut tuotteet ja palvelut sekä puolustustarvikkeet. Lisäksi joidenkin venäläisten yritysten rahallinen tukeminen sekä Venäjän auttaminen Krimin alueen kehittämisessä ovat kiellettyjä. Pakotteiden toteutumista valvoo tulli yhdessä ulkoasiainministeriön kanssa. (Ulkoasiainministeriö 2015; ulkoasiainministeriö 2014.)

3.4 Sertifiointi Venäjälle

Suurelle osalle Venäjällä käytettävistä ja sinne vietävistä tavaroista vaaditaan sertifiointia. Sertifiointi tarkoittaa sitä, että varmennetaan tuotteen tai palvelun sille asetettujen vaatimusten toteutuminen. Vaatimukset pakollisen sertifiointin alaisille tuotteille on esitetty Venäjän lainsäädännössä muun muassa kuluttajansuojalaissa ja laissa koskien teknistä säätelyä. Asetettujen vaatimusten toteutuminen osoitetaan kolmannen osapuolen (sertifikaatin myöntävä viranomainen) laatimalla ja hyväksymällä asiakirjalla, josta näkyy tuotteen tai palvelun vaatimustenmukaisuus. Tällainen asiakirja on sertifikaatti. Muita vaatimusten toteutumisen vahvistamismuotoja voi olla vakuutus, lupa, rekisteröinti tai hyväksyntä. Tässä luvussa puhutaan vain sertifikaatista. (SVKK 2015a; SVKK 2010, 36–38.)

Sertifiointin alaisten tuotteiden tulee vastata Venäjän viranomaisten asettamia lakeja, standardeja ja normeja. Sertifiointikäytäntö Venäjällä lisääntyy koko ajan (Hästbacka 2015), ja yli 50 % kaikista tuotteista on jo pakollisen sertifiointin alaisia. Vaatimuksilla pyritään suojaamaan kuluttajia ja ympäristöä. Ne voivat kohdistua tuotteen eri ominaisuuksiin, erityyppisiin tuotteisiin tai tuotteiden erilaisiin käyttötarkoituksiin. Sertifiointi koskee sekä Venäjällä valmistettuja että sinne tuotuja ulkomaalaista alkuperää olevia tuotteita. Sertifikaatin hakijana ja haltijana toimii venäläinen tai ulkomainen valmistaja, ulkomainen viejä, venäläinen maahantuojaja tai esimerkiksi konsultti. Suomalaisen viejän kannattaa hankkia tuotekohdainen sertifikaattiasiakirja omiin nimiinsä, josta Venäjän viranomaiset näkevät suomalaisen vientiyhtiön tuotteen valmistajana sekä asiakirjan haltijana. Sertifikaattia haetaan venäläiseltä tai ulkomaiselta sertifikaattilaitokselta, joita on useita sekä Venäjällä että ulkomailla. Riippuen myös vietävästä tavarasta, sertifikaatin myöntävä viranomainen voi olla ennalta määrätty. Esimerkiksi vaarallisille teollisuuden alalla käytetyille teknisille laitteille ja koneille, kuten hisseille, nostureille tai kuljettimille, sertifikaatin *Rostekhnadzorin käyttö lupa* myöntää vain Rostekhnadzor- niminen viranomaistoimija. (SVKK 2010, 38–41; Melin 2011, 104; SVKK 2015b.)

Venäjällä on useita sertifiointijärjestelmiä ja lisää tulee koko ajan. Järjestelmissä asetetaan vaatimuksia tuotteiden sertifiointille ja eri järjestelmien vaatimukset kohdistuvat eri asioihin. Pakollisen sertifiointin järjestelmiä ovat muun muassa Rosstandartin vastaavuussertifiointijärjestelmä koskien mekaanisia ja fysikaalisia ominaisuuksia, Rospotrebnadzorin sanitaaris-epidemiologisen valvonnan järjestelmä koskien sanitaaris-epidemiologisia ja hygieenisiä ominaisuuksia, Rostekhnadzorin käyttö lupajärjestelmä koskien vaarallisilla teollisuuden aloilla käytettäviä laitteita ja niiden turvallisuutta sekä Gospozhnadzorin paloturvsertifiointijärjestelmä koskien joidenkin tuotteiden paloturvaominaisuuksia. Yhteen järjestelmään saattaa sisältyä useampia eri sertifikaatteja ja pakollisten sertifiointijärjestelmien lisäksi on olemassa vielä muutama sata vapaaehtoista sertifiointijärjestelmää. Eri tuotteiden sertifiointi voi erota toisistaan hyvinkin paljon. Joillekin tuot-

teille vaaditaan vain yksi sertifikaattiasiakirja, kun taas toiselle tuotteelle saataan vaatia useampi asiakirja yhtä aikaa, kuten vastaavuussertifikaatti ja paloturvsertifikaatti. (SVKK 2010, 38–40.)

Venäjän laajentunut sertifiointikäytäntö on aiheuttanut ongelmia useilla aloilla suomalaisille vientiyrityksille. Sertifiointijärjestelmiä on useita eri tarkoitukseen, eikä sertifiointia koskeva lainsäädäntö ole yhtenäinen Venäjän tullilainsäädännön kanssa. Esimerkiksi sertifiointia koskevat tuotteet erittelevä venäläinen OKP-koodisto eroaa tullinimikkeistöstä järjestyksensä ja jaottelunsa osalta. Yksittäisen yrityksen, varsinkin ulkomaisen viejän, on vaikea selvittää mitä eri sertifiointien asiakirjoja juuri sen valmistama ja viemä tuote tarvitsee, sillä kaikille järjestelmille yhteistä tietokantaa ei ole. Eri viranomaiset Venäjällä voivat asettaa myös omia lisävaatimuksiaan tuotteiden sertifiointille. Esimerkiksi Venäjän tulli voi ulkomaiselta viejältä vaatia tietynlaista sertifikaattia Venäjään tulevalle tavaralle, vaikka kyseistä vaatimusta ei välttämättä löydy sertifiointia koskevasta lainsäädännöstä. Viejän tulee selvittää etukäteen mahdollisimman huolellisesti käytäntöjä Venäjän sertifiointijärjestelmistä: mitä sertifikaatteja milloinkin tarvitaan ja mikä viranomainen sertifikaatin myöntää. (Hästbacka 2015; SVKK 2010, 38–40; Melin 2011, 104.)

4 VIENNIN ASIAKIRJAT

Myytäessä tavaraa Venäjälle, vientiin tarvitaan useita eri asiakirjoja. Useimmat näistä asiakirjoista tulee esittää tulliviranomaisille rajanylitysvaiheessa. Oikeat ja oikein täytetyt asiakirjat takaavat vientitavaran sujuvan liikkumisen rajat ylittävässä kaupassa. Kansainvälisen kaupan asiakirjat määräytyvät pääasiassa EU:n sekä kohdemaan viranomaisten asettamien vaatimusten perusteella. Viejän on huomioitava myös ostajan mahdolliset asiakirjavaatimukset. Asiakirjojen laatuun ja määrään vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa kauppasopimuksen ehdot, toimitus- ja maksutapa, vietävä tuote, tuotteen mahdolliset erillisvaatimukset, luvanvaraisuus ja pakkausmääräykset, ulkopuolisen rahdinkuljettajan tai huolintaliikkeen käyttö sekä viennin lopullisuus tai väliaikaisuus. (SVKK 2015a; Melin 2011, 84; Hästbacka 2015.)

Asiakirjojen käyttö sähköisessä muodossa on lisääntynyt paljon ja sähköinen välittäminen lähettäjältä vastaanottajalle takaa asiakirjan nopean ja virheettömän perille pääsyn. Vastaanottaja voi välittömästi lähetyksen jälkeen hyödyntää saamaansa tietoa käsittelemällä sitä edelleen sähköisesti. Vienti Venäjälle on melkoista paperisotaa useiden erilaisten asiakirjojen kanssa, joista osaa tarvitaan myös paperisessa muodossa. Venäjä onkin ottanut tulevaisuuden tavoitteeksi sähköistää tietojen käsittelyä siten, että vientiin vaadittavien asiakirjojen määrä puolittuisi vuoteen 2018 mennessä. Tässä luvussa on mainittu vientiin liittyvät asiakirjat suunnilleen kaupankäynnin etenemisjärjestyksessä. (SVKK 2015a; Melin 2011, 84.)

4.1 Tarjous ja tilausvahvistus

Tarjous on myyjän laatima ilmoitus mahdolliselle ostajalle siitä, millä hinnalla ja millä ehdoilla hän on valmis myymään tuotteen tai palvelun (Fintra 2003, 41). Ennen tarjoustusta ostaja on saattanut esittää kirjallisen tai suullisen tarjouspyynnön, jolla asiakas on osoittanut kiinnostuksensa tuotteeseen tai palveluun. Tarjous tulee olla nopeasti laadittu, mahdollisimman kattava ja yksiselitteinen asiakirja, josta ostaja voi helposti nähdä tarjotun tuotteen tiedot, sen ominaisuudet,

hinnan, toimitusajan sekä kaupan ehdot. Tarjouksen voi tehdä myös suullisesti, mutta se tulisi jälkeenpäin vahvistaa kirjallisesti väärinkäsitysten välttämiseksi. Tarjouksen tavoitteena on saada ostaja kiinnostumaan tuotteesta tai palvelusta ja luottamaan myyjään, jotta sopimus kaupoista saadaan syntymään. Ostaja on voinut lähettää tarjouspyynnön useammalle myyjälle kilpailuttamistarkoituksena ja tarjouksen tekijän tulisi saada oma tarjous erottumaan joukosta edukseen (Fintra 2003, 41). (Melin 2011, 88.)

Jos tarjous johtaa kaappoihin, ostaja vastaa tarjoukseen tekemällä tilauksen. Tilauksen jälkeen myyjä hyväksyy sen tilausvahvistuksella. Tilausvahvistus tulee lähettää ostajalle kirjallisesti, jotta vältytään virheellisiltä toimituksilta. Tilausvahvistuksessa kerrataan ostajalle vielä tilatun tuotteen tai palvelun tiedot, hinta, mahdollinen alennus, toimitusehto, toimitusaika sekä maksuehto. Ennen tilauksen vahvistamista, tilausta kannattaa verrata alkuperäiseen tarjoukseen. Mikäli alkuperäiseen tarjoukseen verrattuna tulee suuria muutoksia, pitäisi asiakkaalle lähettää uusi tarjous. (Melin 2011, 89; Fintra 2003, 44.)

4.2 Kauppasopimus

Kauppasopimuksessa määritellään tarjousta selkeämmin myyjän ja ostajan vastuut ja velvollisuudet (Fintra 2003, 44). Kun sopimukseen on kirjattu selkeästi molempia koskevat ehdot, kaupanteon onnistuminen varmistuu, riskit vähenevät ja ikävien yllätysten esiintulo minimoituu. Mikäli jompikumpi osapuoli kokee kaupassa vääryyttä, voidaan asia selvittää kauppasopimuksen avulla eli mihin molemmat osapuolet ovat sitoutuneet. Ongelmatilanteen sattuessa ilman aiemmin tehtyä sopimusta on usein jo liian myöhäistä alkaa sopimaan pelisäännöistä molempien osapuolten vedotessa omaan etuunsa. Venäjän-kaupassa kauppasopimusten teko on ehdottoman tärkeää, koska Venäjällä ulkomaankauppaa koskeva oikeuskulttuuri eroaa Suomen kaupankäyntiä koskevasta oikeuskulttuurista. Venäjän lainsäädännön mukaan ilman kirjallista asianmukaista kauppasopimusta tehty ulkomaankauppatransaktio ei ole pätevä, joten kirjallisesti tehty kauppasopimus on välttämätön. (SVKK 2010, 29–31.)

Kauppasopimus tulee laatia niin yksityiskohtaisesti, että se estää kaikki mahdolliset esiin tulevat erimielisyydet. Venäläisen asiakkaan kanssa käytävässä kaupassa sopimusta laatiessa kannattaa tarkistaa, onko asiakas tunnettu ja onko sen luottotiedot kunnossa. Mikäli näin ei ole, sopimukseen tulee sisällyttää asian huomioivia kohtia. Sopimuksessa tulee tehdä selvät rajavedot: mitä sopimus koskee ja mitä se ei koske. Kauppasopimuksen sisältöön kuuluu kaupan hinta, maksuehdot, toimitusaika, toimitustapa sekä seuraamukset mahdollisesta sopimusrikkomuksesta ja riitatilanteen ratkaisutavat. (SVKK 2010, 29–31.)

4.3 Kauppalasku

Kauppalaskun tekee aina myyjä eli viejä. Laskussa olevat tiedot pohjautuvat aiemmin tehtyyn kauppasopimukseen. Laskusta pitää tehdä versiot vähintään kahdelle kielelle, suomeksi ja venäjäksi tai englanniksi ja venäjäksi. Varmin tapa on laatia lasku suomeksi, englanniksi ja venäjäksi, jotta kaikki osapuolet, mukaan lukien tulliviranomaiset, voivat hyväksyä laskun. Lasku tehdään tietokoneella viralliselle paperille, johon merkitään myyjän nimi ja osoite, ostajan tai vastaanottajan (mikäli vastaanottaja on eri kuin ostaja) nimi ja osoite, laskun numero ja päiväys, toimituslauseke, toimitustapa, maksuehto, määrämaa ja alkuperämaa sekä rahdin ja vakuutuksen hinta. Tuotteeseen liittyviä tietoja laskuun merkitään tuotteen nimitys, sen tullitariffinimike (CN-koodi), tavarakollien merkit, numerot, lukumäärä ja laji, tavarantoimittajan brutto- ja nettopainot tavaralajeittain ja tullinimikkeittäin sekä tavarantoimittajan hintatiedot sovitussa valuutassa. Lopuksi laskun allekirjoittaa ja leimaa myyjä. Laskun kopio tulee lisätä liitteeksi vienti-ilmoitukseen ja tavarantoimittajalla tulee olla rajanylityspaikalla ainakin yksi alkuperäiskappale ja muutama kopio Venäjän tulliviranomaisille. Proformalasku voi korvata kauppalaskun. Se on sisällöltään kauppalaskun kaltainen, mutta sitä käytetään, kun kyseessä on ei-kaupallinen vienti, tuotteen jalostus, korjaus tai joko osa- tai jälkitoimitus. (SVKK 2010, 31–32.)

4.4 Pakkauslista

Pakkauslista kulkee toimitettavan tavaran kanssa yhdessä. Se kiinnitetään pakkauksen kylkeen esimerkiksi muovitaskuun. Pakkauslistan laatii myyjä ja siinä olevia tietoja tulee olla myyjän ja ostajan nimi ja osoite, rahdinkuljettajan nimi ja osoite, laskun numero ja päiväys, tavaran tai tuotteen kappalemäärä, netto- ja bruttopaino sekä tavaran mitat. Pakkauslistan tarkoituksena on helpottaa määrätullissa tullitarkastajan työtä tavaran fyysisessä tarkastuksessa. Venäjälle viettäessä pakkauslista tulisi pääsääntöisesti olla venäjän kielellä. (Melin 2011, 92; SVKK 2010, 32.)

4.5 Tullausasiakirjat

Tavanomaisen menettelyn tullausasiakirja on sähköinen vienti-ilmoitus, joka tehdään asetettaessa vientitavara vientimenettelyyn. Viejä tai huolitsija tekee vienti-ilmoituksen sanomapohjaisesti tai internetlomakkeella hyvissä ajoin ennen tavaran saapumista poistumispaikkaan. Hyväksytyin vienti-ilmoituksen jälkeen viejä saa tullilta sähköisen luovutussanomana, joka sisältää viennin saateasiakirja EAD:n. EAD on välttämätön asiakirja olla mukana poistumispaikalla vientitavaran kanssa. Poistumispaikan tulliviranomainen löytää vienti-ilmoituksen tiedot tullin vientijärjestelmästä EAD:n sisältämän MRN-viitteen avulla. Ilmoituksesta nähdään muun muassa vientitavaran nimitys, sen tullitariffinimike sekä turvatiedot. Vienti-ilmoituksen tietojen avulla tulliviranomainen näkee kohdistuuko vientitavaraan mahdollisia rajoituksia tai vientikieltoja sekä valvoo vientitavaran poistumista EU:n alueelta. Poistumisvahvistetulla viennillä viejä voi myöhemmin tarvittaessa osoittaa viennin arvonlisäverottomuuden. Kauppalasku on tärkeä liite vienti-ilmoituksessa. (Melin 2011, 93–94; Tulli 2011b.)

Suomessa tehdylle vienti-ilmoitukselle vastaanottavan osapuolen Venäjällä on tehtävä Venäjän tullille tuonti-ilmoitus ennen tavaran saapumista. Tuonti-ilmoituksen tekee venäläinen ostajayritys, maahantuojaja tai huolitsija. Tuonti-ilmoituksen tietojen tulee vastata Suomessa tehdyn vienti-ilmoituksen tietoja, mutta se tehdään venäjäksi venäjänkieliselle tullilomakkeelle. Tavaran ylitettyä

raja Venäjälle, Venäjän tulliviranomaisille on tullauksen yhteydessä esitettävä tuonti-ilmoitus ja muut vaadittavat asiakirjat. (SVKK 2010, 32–33.)

Jos vientitavara viedään Venäjälle TIR-kuljetuksena, tullausasiakirjana käy TIR-Carnet. TIR-ilmoitus tehdään sähköisesti ennen saapumista rajanylityspaikkaan. TIR-Carnet’illa osoitetaan kuljetuksen mukana olevien vientitavaroiden olemassaolo, jotka on sinetöity kulkuneuvon tavaratilassa Suomen tulliviranomaisten toimesta. Sinetin ja TIR-Carnet’n avulla tavaran kuljettaja pääsee ajamaan suoraa määränpäähän ilman Venäjän tulliviranomaisten tekemiä tarkastuksia matkan varrella olevilla rajatarkastusasemilla. (SVKK 2010, 14–15.)

Vietäessä tavaraa väliaikaisesti Venäjälle, tullausasiakirjana toimii ATA-Carnet. ATA-Carnet korvaa muut vientiasiakirjat ja osoittaa tavaran viennin vain väliaikaiseen tarkoitukseen. ATA-Carnet’n myöntää kauppakamari ja asiakirja on esitettävä tulliviranomaisille rajanylityspaikalla. (Kauppakamari 2015.)

4.6 Rahtikirja

Rahtikirja sisältää kuljetukseen liittyvät tiedot. Rahtikirjan laatiminen on viejän vastuulla ja eri kuljetusmuodoille on omanlaisensa rahtikirjat. Viejän tulee ottaa selvää, mitä vaatimuksia rahtikirjan täyttämiseen tulee ostajalta tai Venäjän viranomaisilta. Rahtikirjasta tulee olla myös venäjänkielinen versio. Maantiekuljetuksissa Suomesta Venäjälle käytetään kansainvälistä CMR-rahtikirjaa ja rautatiekuljetuksissa rautatieyhdyshäyksenrahtikirjaa. Rahtikirjan tietoja ovat lähettäjä ja vastaanottaja osoitteineen, lähtö- ja määräpaikka, rahdinkuljettajan nimi, osoite, maa ja sitä koskevat huomautukset sekä kuljetettavan tavaran tiedot. Tavaran tietoihin riittää tavaralaji, kollojen lukumäärä, paino ja tilavuus. (SVKK 2010, 34; DB Schenker 2015.)

4.7 Alkuperätodistus

Alkuperätodistuksella osoitetaan vietävän tavarankuuperä. Alkuperätodistus ei ole pakollinen asiakirja Venäjän viennissä, mutta sen avulla vientitavara saa tullissa suosituimmuuskohtelun tullessaan sellaisesta maasta, jonka kanssa Venäjä on tehnyt tullisopimuksen. Mikäli alkuperätodistus puuttuu, Venäjän tulli voi periä kaksinkertaisen tullimaksun tavarasta. Lisäksi alkuperätodistus vaaditaan sellaisille Venäjään tuleville tavaroille, joihin kohdistuu tuontirajoituksia tai jotka voivat olla vaarallisia ympäristölle, terveydelle, venäläisten oikeuksille, yhteiskuntajärjestykselle tai valtion turvallisuudelle. Alkuperätodistus on esitettävä tullille alkuperäisenä tai varmennettuna kopioversiona, eikä siinä saa olla yhtään korjausmerkintää. Venäjän tulli voi käännäyttää toimituksen rajalla, jos on syytä epäillä alkuperätodistuksen aitoutta. Todistuksena käytetään yleensä kauppakamareista saatavaa EU-alkuperätodistuslomaketta, jonka viejä täyttää ja kauppakamarin valtuuttama henkilö vahvistaa allekirjoituksella ja leimalla. Tärkein tieto alkuperätodistuksessa on vietävän tavarankuuperä valmistusmaa. (SVKK 2015a; SVKK 2010, 33–34.)

4.8 Sertifikaatti

Suurelle osalle Venäjälle vietävistä tuotteista tai palveluista vaaditaan asiakirja, jolla osoitetaan tuotteen tai palvelun vaatimustenmukaisuus, jonka määrää Venäjän viranomaiset (ks. luku 3.4). Asiakirja, jolla vahvistetaan tuotteen tai palvelun määriteltujen vaatimusten toteutuminen on sertifikaatti. Sertifikaatti vaaditaan Venäjällä sekä kotimaista että ulkomaista alkuperää oleville tuotteille. Pakollisen sertifiointin alaisten tuotteiden viennissä sertifikaatti on esitettävä tullauksen yhteydessä Venäjän tulliviranomaisille. (SVKK 2010, 36–38.)

Sertifiointin asiakirjatyyppejä on kahdenlaisia: lähetyskohtainen/sopimuskohtainen asiakirja tai tuotekohtainen/tuoteryhmäkohtainen asiakirja. Lähetyskohtainen/sopimuskohtainen asiakirja koskee vain yhtä lähetystä tai yhtä sopimusta, eli asiakirja on määriteltä tietuille tuotteille ja tietuille määrille. Tuotekohtaista asiakirjaa käytetään jatkuvassa viennissä. Asiakirjassa mainittua tuotetta voi viedä

Venäjälle sertifikaatin voimassaoloajan aikana rajoittamattoman monta kertaa ja rajoittamattomia määriä. Maksimi voimassaoloaika tuotekohtaisessa sertifikaatissa vaihtelee 3-5 vuoden välillä. (SVKK 2010, 40–41.)

Sertifikaatilla osoitetaan vaatimustenmukaisuutta, joka liittyy joko tuotteen eri ominaisuuksiin, erityyppisiin tuotteisiin tai tuotteiden erilaisiin käyttötarkoituksiin. Sertifikaattiasiakirjoja on erityyppisiä eri käyttötarkoituksiin. Yleisimpiä sertifikaattiasiakirjoja ovat GOST R-vastaavuussertifikaatti, GOST R-vastaavuusvakuutus, GOST R-räjähdyssuojaussertifikaatti, tuoterekisteröinti, Rostekhnadzorin käyttöluja sekä teknisten määräysten mukainen vastaavuussertifikaatti paloturvainnaisuuksista. Mikäli vietävä tuote ei ole pakollisen sertifiointin alainen eikä tuotteen valmistaja, viejä tai maahantuoja halua hankkia vapaaehtoista sertifikaattia, tuotteelle myönnetään vapautuskirje. Vapautuskirjeellä todistetaan Venäjän viranomaisille, ettei tuote ole pakollisen sertifiointin alainen. (SVKK 2010, 36, 38, 54.)

4.9 Muita vientiin liittyviä asiakirjoja

Muita vientiin liittyviä asiakirjoja ovat tuotekohtaiset todistukset riippuen siitä, mitä viedään. Tällaisia todistuksia voivat olla esimerkiksi terveystodistus, hinta-, laatu- ja määrätodistus, arvotodistus, painotodistus, analyysitodistus tai säteilytodistus. Todistuksella todennetaan toimitusta koskevan ehdon oikeellisuus. Sellaisen tuotteen vientiin, johon kohdistuu vientirajoituksia, tarvitaan vientilupahakemusvaiheessa joko loppukäyttäjätodistus tai maahanjäätitodistus. Loppukäyttäjätodistuksella selvitetään tuotteen lopullinen käyttäjä ja maahanjäätitodistus on todistus siitä, että maahantuoja sitoutuu olemaan viemättä tuotetta mihinkään muuhun maahan ilman lupaa. Myönnetty vientilupa on myös tärkeä asiakirja viettäessä rajoitusten alaisia tuotteita. Vientilupa tulee esittää rajanylitysvaiheessa tulliviranomaiselle, joka tarkistaa, että lupa on voimassa ja siinä esitetyt ehdot täyttyvät. (Melin 2011, 102–105.)

5 HUOLINTA

Viidennessä luvussa käsitellään huolintaa vientitullauksen osalta. Luvussa kerrotaan huolintasopimuksesta, joka on perusta huolitsijan työtehtäville. Huolitsijan työtehtävät ja velvollisuudet käydään läpi yleisesti sekä vientitullauksen osalta. Luvun lopussa kerrotaan asiakirjoista, jotka ovat välttämättömiä huolitsijalle, jotta huolitsija pystyy tullaamaan vientitavaroita toisen viejän puolesta. Vaikka huolintaan sisältyy paljon erilaisia logistisia palveluita, tässä tutkimuksessa keskitytään huolintaan vientitullauksen näkökulmasta.

Kuten jo aiemmin tässä tutkimuksessa on mainittu, tullauksen voi viejän puolesta hoitaa myös hänen edustajansa, huolitsija. Huolitsija toimii hänen päämiehensä, eli viejän, lukuun, mutta omissa nimissään. Huolinnassa on kyse varsin monipuolisista logistisista palveluista ja toimitusketjun kokonaisvaltaisesta hallinnasta. Huolintayrityksestä riippuen palveluihin voi kuulua muun muassa tavaroiden kuljetusta, pakkaamista, lastausta, varastointia, jakelua sekä lisä- ja neuvontapalveluita, joita ovat muun muassa tullaus, virallisten ilmoitusten tekeminen tai vakuutukset. Neuvontapalveluilla tarkoitetaan kaikkiin edellä mainittuihin palveluihin liittyvää neuvonantoa. Huolitsija huolehtii, että vastaanottava osapuoli saa lähetyksensä myyjän ja ostajan välisten sopimusten ja voimassa olevien lakien ja direktiivien mukaisesti oikeaan aikaan, oikeaan paikkaan ja vielä mahdollisimman kustannustehokkaasti. Huolitsijan tehtävien laajuudesta sovitaan huolintasopimuksella, mutta pääajatus on, että huolitsija hoitaa edustajansa sellaiset tehtävät, joihin edustajalla itsellään ei riitä aika tai asiantuntemus. Tullaus on monivaiheinen ja vaativa viennin osa, joten monet vientiyrietykset kokevat, että on itse parempi keskittyä olennaiseen eli tuotteiden valmistamiseen ja jättää tullauksen hoitaminen kokonaan asiantuntijalle. (Melin 2011, 232; Logistiikan maailma 2015c; Rantahalvari 2015.)

5.1 Huolintasopimus

Huolitsija hoitaa kaikki tehtävänsä päämiehen ja huolintaliikkeen välisen huolintasopimuksen mukaisesti. Sopimuksen sisältö riippuu päämiehen tarvitsemien

palvelujen tasosta. Sopimus voi käsittää kulloinkin kyseessä olevasta kaupasta riippuen muun muassa tullauksen, asiakirjojen hoitamisen, vakuutuksen tai kuljetuksen. Asiakas, eli mahdollinen päämies, pyytää tarjouksen huolintaliikkeeltä koskien omia tarpeitaan. Huolintasopimus syntyy, kun aiemmin tehdyn tarjouksen mukainen toimeksianto tilataan ja huolintaliike ottaa tilauksen mukaiset tehtävät hoidettavakseen. Huolitsija sitoutuu sopimuksella maksamaan kolmannelle osapuolelle, esimerkiksi tullille, päämiehensä puolesta maksuja, jotka myöhemmin veloitetaan päämieheltä osana huolintalaskua. (Melin 2011, 234.)

Vuosisopimus on kannattavaa tehdä silloin, jos huolintaliikettä käyttävällä viejällä on useampia lähetyksiä vuodessa, jotka voidaan sisällyttää samaan huolintasopimukseen. Sopimuksessa sovitaan tällöin huolintahintojen lisäksi arvioiduista kuljetus- ja käsittelymääristä. Vuosisopimuksella viejä sitoutuu käyttämään asianomaista huolintaliikettä koko sovitun jakson ajan. Sopimusten keskittäminen muutenkin yhdelle huolitsijalle on edullista, koska huolitsijalle voidaan jättää yhdet, pysyvät huolintaohjeet ja sen jälkeen muu asiointi voidaan hoitaa vaikka puhelimitse. Sen lisäksi saman huolintaliikkeen käytöstä on se etu, että huolitsijasta tulee tuttu kontakti, jonka kanssa asiointi on tuttavallisempaa ja sujuvampaa, kun molempien osapuolten toimintatavat tulevat pikku hiljaa tutuksi. (Melin 2011, 234.)

Huolintaliikkeiden kilpailuttaminen ennen sopimuksen tekoa on kannattavaa, koska huolintapalveluita tarjoavia yrityksiä on lukuisia. Suomesta löytyy monia huolintayrityksiä, jotka ovat erikoistuneet hoitamaan huolintaa juuri Venäjän viennissä ja sieltä tuonnissa. Tällaisia Suomen ja Venäjän välisen kaupan huolintaa sekä transito- ja maantiekuljetuksia hoitavia huolintayrityksiä ovat muun muassa Nurminen Logistics, Sanlax Logistics, Steveco sekä Most SF Oy (Nurminen Logistics 2015; Sanlax 2015; Steveco 2015; Most SF 2015). (Melin 2011, 242.)

5.2 Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet vientitullauksessa

Yleisellä tasolla huolintaan kohdistuu muutama perustava tehtävä ja velvollisuus. Huolitsijan tulee suorittaa sille huolintasopimuksessa asetetut tehtävät sekä

tehdä tarpeelliset toimenpiteet ja sopimukset kolmannen osapuolen kanssa omista nimissään päämiehen lukuun (*toimimisvelvollisuus*). Huolitsijan tulee aina ajatella, mikä on hänen päämiehelleen edullisinta ja kannattavinta (*lojaliteettivelvollisuus*). Huolitsijan tulee toimia sopimuksessa sovitulla tavalla ja suunnitella huolintaa kuten päämies on ohjeistanut (*toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus*). Huolitsijan tulee tarkastaa kuljetettavan tavarankunnon ja pakkauksen kunto, lukumäärä, merkit, numerot ja asiakirjat (*tarkastusvelvollisuus*). Kun huolintasopimuksen sisältämät tehtävät on suoritettu, huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan päämiehelle (*tilitysvellvollisuus*). (Melin 2011, 235; Logistiikan maailma 2015d; Rantahalvari 2015.)

Kun huolitsijalle on määrätty tehtäväksi hoitaa viejän puolesta vientitullaus EU:n ulkopuolelle, tässä tapauksessa Venäjälle, huolitsija hoitaa koko vientimenettelyprosessin sisältäen ilmoitukset, muut muodollisuudet ja tullaukseen liittyvän dokumentoinnin päämiehensä puolesta (Logistiikan maailma 2015e). Näin päämies välttyy vientitullaukseen liittyviltä toimilta ja mahdollisilta vienti-ilmoituksen virheiden korjaukselta sekä tullin kanssa yhteydenpidolta. Ennen vientitoimituksen lähtöä, päämiehen tulee lähettää huolitsijalle vientitoimitusta koskevia asiakirjoja, joista tärkein on kauppalasku (ks. luku 4.3). Pääasiassa kauppalaskun tietojen perusteella huolitsija pystyy tekemään tullille vienti-ilmoituksen. Huolitsija tekee sähköisen vienti-ilmoituksen tullille normaalisti joko sanomapohjaisen asiointin kautta tai internetlomakkeella. Kun huolitsija tekee vienti-ilmoituksen viejän puolesta, erona ilmoittamisessa on vain se, että huolitsija täyttää omat tietonsa ”ilmoituksen tekijän tiedot” -kohtaan. (Rantahalvari 2015.)

Huolitsijalle vienti-ilmoitus on helppo hoitaa, jos kauppalasku sisältää täysin oikeat tiedot, koska huolitsijalla on asemansa puolesta hallussa tullitariffinimikkeet, turvatiedot ja mahdolliset vientituotetta koskevat vientirajoitukset. Huolitsijan tehtyä vienti-ilmoituksen, hän voi myös päämiehen pyynnöstä ottaa yhteyttä Venäjällä olevaan ostajaan ja pyytää vastaanottajaa tai hänen edustajaansa tekemään tulevasta tavarasta tuonti-ilmoituksen. Hyväksytyin vienti-ilmoituksen jälkeen tavarankuljettaja ajaa poistumispaikkaan ja esittää vientitavarat yhdessä asiakirjojen kanssa, jolloin tulliviranomainen näkee, että vienti- ja tuonti-ilmoitukset on

vientitoimitukselle tehty. Huolitsija seuraa omasta järjestelmästä, milloin tavara on kuitattu poistumispaikalla. Kun tulli tekee poistumisvahvistuksen vientitavaraalle, huolitsija saa sähköisesti poistumisvahvistetun luovutus päätöksen, mikä on tärkeä dokumentti lähettää päämiehelle. (Rantahalvari 2015.)

5.3 Huolinnan asiakirjat vientitullauksessa

Viennissä huolintayrityksen käyttö jakaa asiakirjamenettelyn molemmille osapuolille, viejälle ja huolitsijalle (Yrittäjät 2014). Kaupanteon alkuvaiheen asiakirjat, kuten tarjous, tilaus ja tilausvahvistus ovat täysin myyjän ja ostajan välisiä dokumentteja. Siinä vaiheessa, kun kauppa on tehty ja vientitavara pitäisi saada lähetetyksi venäläiselle ostajalle, myyjä voi käyttää apunaan huolitsijaa vientitullauksen hoitamisessa.

Vientitullausta varten huolitsijalle kannattaa lähettää kauppaa koskien useampi eri asiakirja, jotta huolitsija näkee mahdollisimman paljon tietoja kauppaa koskien. Kaikki huolitsijalle lähetettävät asiakirjat tulee olla myös englanninkielisenä, jotta ne palvelevat venäläisiä vastapuolia. Välttämätön ja tärkein asiakirja huolitsijalle on kauppalasku, josta näkee kaikki olennaiset tiedot kaupasta (ks. luku 4.3). Olettaen, että viejä itse järjestää kuljetuksen, toinen tärkeä asiakirja lähettää huolitsijalle on rahtikirja, josta huolitsija näkee kuljetusta koskevat tiedot. Pakkauslistasta huolitsija näkee tavaraa koskevat tarkemmat tiedot ja alkuperätodistus edesauttaa huolitsijan asiointia tulliviranomaisten kanssa. Asiakirjojen tietojen avulla huolitsija pystyy päämiehensä puolesta tekemään vienti-ilmoituksen ja hoitamaan vientitullausprosessin. Tullaukseen liittyen huolitsija hoitaa ja vastaa tullausasiakirjoista, joita ovat vientimenettelytavasta riippuen vienti-ilmoitus, TIR-Carnet tai ATA-Carnet. Viimeinen huolinnan asiakirja on huolintalasku, jonka huolitsija lähettää päämiehelleen huolintapalvelun päätteeksi. (Logistiikan maailma 2015f; Rantahalvari 2015.)

6 EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tässä luvussa käsitellään tutkimuksen empiiristä osuutta. Luvussa kerrotaan tarkemmin käytetyistä tutkimusmenetelmistä ja siitä, miten tutkimuksen aineisto kerättiin. Lopuksi analysoidaan tutkimusta ja tutkimuksen tuloksia. Tutkimuksen empiirisen osuuden materiaali on kerätty haastattelemalla huolintayrityksen edustajaa, vientiyrityksen edustajaa sekä Suomen tullin edustajaa.

6.1 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmänä opinnäytetyön empiirisessä osuudessa käytin kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on tutkia tutkimuskohdetta kokonaisvaltaisesti ja syvällisesti saaden aineiston keruulla mahdollisimman laajasti ja yksityiskohtaisesti tietoa tutkimuksen kohdesta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkimuksen tulokset ovat aikaan ja paikkaan rajoittuvia, eikä tuloksia voi yleistää. Kvalitatiivisessa tiedon keruussa suositaan oikeita ihmisiä tiedon keruun instrumenttina, aineistoa kootaan luonnollisissa, todellisissa tilanteissa ja tutkimuksen kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesti, ei satunnaisotannalla. (Hirsjärvi ym. 2009, 161–164.)

Tämän tutkimuksen laadullisen aineiston keräsin teemahaastatteluilla haastattelemalla kohdehenkilöitä heidän omassa, luonnollisessa työympäristössään. Teemahaastattelun tarkoituksena on saada haastateltavien omaa näkökulmaa ja ääntä esille koskien rajattua tutkimusaihetta. Lisäksi tähän kvalitatiiviseen menetelmään valitsin vertailevan tapaustutkimuksen näkökulman. Vertailukohtaa tutkimukseen sain, kun aineiston keruun toteutin haastattelemalla kahta eri alan toimijaa, jotka hoitavat vientimenettelyprosessin Venäjälle eri kanavien kautta ja täysin erilaisilla vientituotteilla. Tutkimuksen empiirinen osuus pohjautuu teoriaosuudessa käsiteltyihin aihealueisiin. (Hirsjärvi ym. 2009, 161–164.)

6.2 Aineiston keruu

Empiirisen aineiston keruuseen valmistauduin perehtymällä teorian tietoon tullin toiminnasta vientimenettelyjen osalta ja mikä on vienti-ilmoittajan rooli menettelyssä. Suunnittelin ja laadin haastattelukysymykset etukäteen teemahaastattelun mukaisesti keskittyen kysymyksissä vientiin, vientitullausprosessiin Venäjälle sekä tullin sähköiseen asiointiin (Tuomi & Sarajärvi 2002, 77). Täsmälleen samoja haastattelukysymyksiä en esittänyt haastateltaville, koska jokainen haastateltava toimii eri lailla ja eri asemassa vientitullausprosessin suhteen ja kysymyksiä oli välttämätöntä muokata kohdistuen jokaiseen. Haastattelukysymyksiä haastatteluihin olin ennakolta laatinut 9–12.

Huolintayrityksen (liite 1) ja vientiyrityksen (liite 2) edustajia haastattelin heidän omassa työympäristössään kasvotusten nauhurin ja muistiinpanojen avulla. Haastattelukysymykset esitin haastateltaville itse suullisesti ja esitin tarkentavia lisäkysymyksiä tarpeen mukaan haastattelun edetessä. Haastattelutilanteet kestivät tunnista kahteen tuntiin, eikä häiriötekijöitä tilanteissa ollut. Haastattelujen jälkeen nauhurin äänitteiden avulla haastattelujen sisältämät asiat säilyivät tallessa ja näin virhetulkintojen mahdollisuus minimoitiin, kun voitiin jälkeempäinkin kuunnella sanatarkkaan haastateltujen vastauksia. Jokaisen haastattelun jälkeen kirjoitin vastaukset kirjallisessa muodossa puhtaaksi ja selkeytin muistiinpanoja yhdistäen asioita oikeisiin aihealueisiin. Kun oma teorian tietämys tutkimuksen aiheesta lisääntyi tutkimuksen edetessä, myös empiiristä aineistomateriaalia alkoi ymmärtää paremmin. Tullin edustajan haastattelu (liite 3) kasvotusten ei ollut pitkän välimatkan vuoksi mahdollista, joten haastattelu toteutettiin sähköpostin välityksellä. (Hirsjärvi ym. 2009, 232.)

Ensimmäisenä haastateltavana oli suomalaisen huolintayrityksen työntekijä. Kyseisen huolintayrityksen toimenkuvana on hoitaa muille ulkomaankauppaa harjoittaville yrityksille vienti- ja tuontitullauksia, transitodokumentointia, kansainvälisiä kuljetuksia sekä EU:n sisäkaupan tilastointia. Huolintayritys tulla lähes kaikenlaista tavaraa Venäjälle ja Venäjältä Suomeen, joten huolintayrityksellä on

vakaa kokemus Venäjän vientitullauksesta ja vientimenettelyn etenemisestä. Yrityksen toiminta on suhteellisen pientä, joten huolitsija tekee vienti-ilmoitukset sähköisellä nettilomakkeella.

Toinen haastateltava oli globaalisti toimivan, suuren metalliteollisuuden alan yrityksen työntekijä, joka toimii yrityksessä logistiikkaosastolla vientikoordinaattorina. Työntekijä hoitaa yrityksen kyseisen yksikön tuotteiden vientikuljetusten järjestämisen Venäjälle. Kuljetusten järjestämisen lisäksi työntekijä hoitaa vientitavaroitten vienti-ilmoittamisen tullille sanomapohjaisen asiointikanavan kautta eli omalla vientitullausjärjestelmällä.

Tullin näkökulmaa sekä ajankohtaista tietoa Venäjän viennistä ja vientimenetellyistä tutkimukseen sain haastatteleamalla Suomen tullin edustajaa, joka toimii Helsingissä tullin ulkomaankauppa- ja verotusosastolla viennin tullausyksikössä. Pitkän välimatkan vuoksi haastattelu toteutettiin sähköpostin välityksellä. Tullin edustajalta saadut kirjalliset vastaukset olivat todella kattavia ja haastattelun toimivuus ja luotettavuus onnistui myös sähköpostitse.

6.3 Tutkimuksen analyysi ja tulokset

6.3.1 Yritysten osuus

Vientitavaran asettamisen vientimenettelyyn voi hoitaa joko sanomapohjaisen asiointin tai netti-ilmoittamisen kautta. Vientiyritys voi hoitaa sen myös itse tai jakaa vastuun huolintayrityksen kanssa. Metalliteollisuuden alan vientiyrityksellä on käytössään sanomapohjainen operaattorivälitteinen järjestelmä, joka välittää sanomat tullille Soneran kautta ja toisinpäin. Oman järjestelmän etuina yrityksen vientikoordinaattorin mukaan on helppous ja nopeus. Sanomapohjaisen asiointikanavan mahdollisuus on kuitenkin vain sellaisilla yrityksillä, joilla vientitoimintaa on paljon ja usein. (Pajari 2015.)

Kun vientitavaralle on järjestetty kuljetus, koordinaattori tekee kuormanumeron perusteella vienti-ilmoituksen tullille. Tuolloin järjestelmän takaa kuormanumeron

perusteella tulevat lähes kaikki tiedot automaattisesti ilmoitukseen. Ainoastaan tavaran senhetkinen sijainti ja poistumispaikka tulee lisätä manuaalisesti ilmoitukseen. Näin virheiden mahdollisuus ilmoituksen teossa minimoituu automaattisen täytön avulla. Vientiyritys myös itse tietää parhaiten omat tuotteensa, joten jos virheitä ilmoitukseen sattuu, virheiden korjaaminen on helpompaa, kun itse tuntee omat vientituotteensa. Vientitavara lastataan tehtaan sisällä viereisessä hallissa, jolloin vientikoordinaattorin on helppo antaa kaikki Venäjälle tarvittavat asiakirjat paperisessa muodossa tavaran kuljettajalle mukaan heti lastausvaiheessa. Asiakirjat lähetetään myös sähköisesti kyseiselle kuljetusyhtiölle. (Pajari 2015.)

Harvemmin esiintyvät tietotekniset ongelmat voivat kuitenkin kaataa koko viennin edistymisen. Jos järjestelmä kaatuu tai yhteys tulliin pätkee, viestit eivät kulje kumpaankaan suuntaan kenenkään välttämättä aluksi huomaamatta sitä. Jos järjestelmä joko yrityksen päässä tai tullin päässä kaatuu pitemmäksi aikaa, on käyttöön otettava varajärjestelmä. Ison yrityksen toiminnan etuna on se, että lähes kaikkeen täytyy olla varautunut ja varasuunnitelmia olemassa. Sähköisen järjestelmän kaatuessa varamenettelynä toimii paperinen lähetys kirjeitse lähimpään tullitoimipaikkaan. Luonnollisesti postitse kirjeiden lähettäminen tullitoimipaikkaan on hidasta, jolloin kiireelliset vientilähetykset saattavat joutua odottamaan välttämätöntä tullin hyväksyntää vientimenettelyyn. Tuolloin myös tavaran kuljettajan ajoaikaa valuu hukkaan. Järjestelmän pitempiaikaiset katkokset ovat onneksi kuitenkin todella harvinaisia. (Pajari 2015.)

Netti-ilmoittaminen on mahdollista tullin sivuilla ja sen voi tehdä kuka tahansa, joko tunnistautuneesti tai tunnistautumatta. Haastateltu huolintayritys käyttää vienti-ilmoituksen tekoon netti-ilmoittamiskanavaa. Huolitsijalle etuna ilmoittamisessa on ammattinsa puolesta hallussa olevat tullitariffinimikkeet, CN-koodit ja muut ilmoitukseen vaadittavat tiedot ja vaatimukset. Kokemattomammalle vientiyrityksen edustajalle tai yksityishenkilölle netti-ilmoittaminen voi olla haasteellista, koska hallussa ei voi mitenkään olla kaikki eri ilmoittamismuodot, tullikoodit tai ilmoitettavaan tavaraan kohdistuvat vaatimukset. Kaikki tarkat tiedot tulee tietää ja syöttää itse ilmoitukseen. Tullin sivuilta toki löytyvät kattavat ohjeet,

joten ennen ilmoittamista tulee perehtyä vienti-ilmoittamiseen huolellisesti. Haastatellun huolitsijan mukaan netti-ilmoittamiskanava pätkee ajoittain ja sivu saattaa kaatua ruuhkaisina hetkinä. Huolitsijan työn puolesta yhteydenpito tulliin muin keinoin on mahdollista. Sähköisestä netti-ilmoittamiskanavasta ei löydy kaikkia tullitariffinimikkeitä, joten ajoittain saattaa joutua katsomaan omista materiaaleista oikeita koodeja kyseisille tuotteille. Puutteellisuus tullitariffinimikkeissä hankaloittaa aloittelevaa vienti-ilmoittajaa. (Rantahalvari 2015.)

Positiivista netti-ilmoittamiskanavassa on se, että se on mahdollistettu kaikille, ja jos vienti-ilmoituksen teko sujuu ongelmitta, sen pystyy hoitamaan parissa minuutissa. Huolitsijalla voi olla käytössään valmiita ilmoittamisen lomakepohjia, joiden avulla täyttäminen on vieläkin helpompaa. Nettijärjestelmä saattaa myös ehdottaa ilmoituksen täyttäjälle, jos kyseiseen tavaraan kohdistuu rajoituksia tai vaatimuksia. Tuolloin dokumenttien puutteellisuuden esiintyminen minimoituu, kun järjestelmä tukee ilmoittajaa. Vientimenettelyjä ja tullikoodekseja kehitetään koko ajan EU-tason lainsäädännössä, joten vienti-ilmoittamisen helpottuminen tulevaisuudessa on mahdollista. (Rantahalvari 2015; Hästbacka 2015.)

Se, hoitaako vientiyritys itse vienti-ilmoittamisen tai jättääkö sen huolitsijan vastuulle, jakaa edut ja haitat tapauskohtaisesti. Kun vientiyritys hoitaa itse vientitullaamisen, etuna on tieto ja tunnettavuus omiin tuotteisiin ja niiden ominaisuuksiin. Vientiyritys tietää itse parhaiten tuotekohtaiset tiedot, mitä vienti-ilmoitukseen tulee täyttää. Mikäli vientitoimintaa on paljon, yritys voi ottaa käyttöönsä sanomapohjaisen asiointikanavan, mikä tekee vienti-ilmoittamisesta ja tullin kanssa asiointista entistä kätevämpää. Lisäksi tavaran kuljettajat lastaavat vientitavaran lähellä, joten asiointi, asiakirjojen välittäminen ja muu kommunikointi heidän kanssa on helpompaa. Vientitullauksen hoitaminen lisää kuitenkin paljon työmäärää ja vaatii enemmän resursseja yrityksen sisällä. Metalliteollisuuden alalla toimivan vientikoordinaattorin mukaan Venäjälle lähtevien lähetysten lastaus täytyy hoitaa päiväsaikaan välttämättömien tullimuodollisuuksien vuoksi. Vienti-ilmoitus tulee tehdä ennen kuljetuksen lähtöä ja mikäli vientikoordinaattori ei ole töissä, eli iltaisin ja viikonloppuisin, Venäjälle lähtevä kuljetus ei saa lupaa lähteä, kun kukaan ei ole hoitamassa tulli-ilmoituksia. Etuna huolintayrityksen käytössä onkin

se, että huolitsija päivystää myös iltaisin ja viikonloppuisin tehden vienti-ilmoituksia kotoa käsin, mikäli tarvetta on. Haastatellun huolitsijan mukaan heidän päivystyksien avulla rajat ylittävä vientiliikenne ei takkua, vaan asiakas voi ilmoittaa myös työajan ulkopuolella päivystysnumeroon lähtevästä vientitoimituksesta, jolloin huolitsija tekee vienti-ilmoituksen eikä kuljetuksen etenemisen tarvitse seisahduttaa.

Huolitsijan käytöstä on monia muitakin etuja. Vastuun siirtäminen ulkoiselle huolitsijalle vähentää vientiyrityksen omaa työmäärää ja helpottaa vientitoimintaa, kun apuna on vientitullauksen ammattilainen. Vientiyrityksen ei tarvitse itse perehtyä monimutkaisiin tullimuodollisuuksiin vaan se voi keskittyä yrityksen päätoimintaan. Vientiyritys myös välttää tullauksessa esiintyvät ongelmat, kun huolitsija hoitaa ne viejän puolesta. Huolitsija seuraa vientimenettelyn etenemistä ja pystyy heti reagoimaan, mikäli viennin etenemisessä tulee vastoinkäymisiä. Huolitsijan käytöstä aiheutuu viejälle luonnollisesti lisäkustannuksia, kun huolitsijalle on maksettava palkkiota työstään. Ongelmaksi voi tulla myös se, että huolitsija ei konkreettisesti näe ilmoitettavaa vientitavaraa, vaan hänen on luotettava asiakirjojen tietoihin. Huolitsija ei myöskään välttämättä tunne tarkoin vienti-ilmoitettavaa tavaraa tai sen ominaisuuksia, jos niitä ei ole kirjattu asiakirjoihin. Jos asiakirjoista, kuten kauppalaskusta, ei selviä tarkat tavaran tiedot ja ominaisuudet, huolitsija voi käyttää esimerkiksi väärää tullitariffinimikettä. Dokumenttien oikeellisuus ja luottamus on välttämätöntä molempiin suuntiin huolitsijaa käytettäessä.

Vientitullauksen kannalta Venäjä on suhteellisen haastava viennin kohdemaana. Kaikki haastatellut kertoivat Venäjälle vietäessä tarvittavan paljon erilaisia asiakirjoja ja dokumentteja, enemmän kuin moneen muuhun maahan. Sen lisäksi Venäjällä on usein vaihtuvia maakohtaisia viranomaismääräyksiä ja erilaisia vaatimuksia sinne tuotavista tavaroista. Määräyksiä ja tuontitavaroihin kohdistuvia vaatimuksia on seurattava tarkasti, koska muutoksia niihin tulee koko ajan. Venäjän tullilainsäädäntö ei ole yhtenäinen muun sisäisen lainsäädännön kanssa ja Venäjällä on käytössä tavaroiden sertifiointikäytäntö, mikä aiheuttaa suomalaisille vientiyrityksille haasteita vientitoiminnassa. Sertifiointikäytäntö on laajentu-

nut useilla aloilla ja ulkomaisella viejällä voi olla vaikea selvittää, minkä sertifiointijärjestelmien alaisia omat vientitavarat ovat. Vienti Venäjälle saattaa katketa helposti puutteellisten sertifikaattien ja asiakirjojen takia, joita viejä ei ole välttämättä edes tiennyt tarvittavan. Venäjään kohdistuvien talouspakotteiden ja vientirajoitusten myötä viejän tulee olla tietoinen uusien rajoitusten alaisista tuotteista. Pakotteiden myötä tullin tarkastukset Venäjälle vietävien tuotteiden osalta ovat lisääntyneet ja tiukentuneet. (Hästbacka 2015; Pajari 2015; Rantahalvari 2015.)

Metalliteollisuuden yrityksen vientikoordinaattorin mukaan Venäjälle vietäessä kaikki asiakirjat tulee olla leimattuja ja alkuperätodistus on todella tärkeä. Lisäksi Venäjälle vietäville metallituotteille asianomainen kuljetusyritys laatii vielä TIR-Carnet'n, joka annetaan tavarankuljettajalle vientikuljetuksen mukaan. TIR-Carnet'n laatiminen ei näy vientikoordinaattorin työssä, mutta se tarvitaan vietäessä raskasta metallitavaraa Venäjälle. Haastatellun vientikoordinaattorin mukaan Venäjälle menevät tavarankuljettajat usein pelkäävät, että Venäjän tullin kanssa tulee ongelmia puutteellisten asiakirjojen takia. Tästä voidaan päätellä Venäjän tullin toiminnan olevan tiukkaa ja ehdotonta. (Pajari 2015.)

6.3.2 Tullin osuus

Tullin näkökulmasta ei ole merkitystä, onko vienti-ilmoitus tehty sanomapohjaisen asiointikanavan kautta vai netti-ilmoituslomakkeella. Tullin käsittelyprosessi vienti-ilmoituksen lähettämisen jälkeen vaihtelee hieman sen mukaan, onko kyseessä suora vai epäsuora vientimenettely. Epäsuorassa vientimenettelyssä prosessissa on mukana myös toisen EU:n jäsenvaltion tulliviranomaiset, jolloin prosessi voi luonnollisesti olla hitaampi. Kuljetusmuotokin vaikuttaa prosessin etenemiseen. Mikäli tavara on ilmoitettu vietäväksi rautateitse, prosessin kestoon vaikuttaa myös poistumispaikan (rautatierahditerminaali) toimijoiden käyttämä työaika, eli kuinka nopeasti tavara ilmoitetaan tullille saapuneeksi poistumispaikalle, kuinka nopeasti kyseiset vientitavarat ilmoitetaan lastattavaksi ja lopulta lähteväksi. Maantiekuljetuksissa prosessi on yksinkertaisempi poistumispaikalla, kun tavarankuljettaja saapuu fyysisesti viimeiselle raja-asemalle ja tulliviranomainen käsittelee raja-asemalla vientimenettelyn loppuun asti vahvistamalla

viennin poistuneeksi, jonka jälkeen viejä saa heti poistumisvahvistetun luovutus päätöksen. (Hästbacka 2015.)

Vienti-ilmoitus tulee lähettää tullille hyvissä ajoin ennen vientitoimituksen lähtöä, eli ennen kuin vientitavaraa lähdetään kuljettamaan vientitarkoituksessa. Tämän lisäksi tullin erikseen määritellyt niin sanotut turvariskianalyysiin perustuvat minimimääräajat, jotka vaihtelevat kuljetusmuodon mukaan. Maantiekuljetuksissa vienti-ilmoitus tulee tehdä viimeistään yksi tunti ennen maasta poistumista. Minimimääräajoilla ei kuitenkaan ole niin suurta käytännön merkitystä, koska vienti-ilmoituksella on vaatimus olla tehtynä ennen kuljetuksen lähtöä vientitarkoituksessa. Tällöin ilmoituksen tekoaika on lähes poikkeuksetta varhaisempi kuin mitä minimimääräaika edellyttää. (Hästbacka 2015.)

Jos vienti-ilmoitus on tehty virheettömästi, tullin ei välttämättä käsittele ilmoitusta lainkaan, vaan kaikki käsittelyvaiheet hoituvat automaattisesti tullin vientijärjestelmässä. Virheettömien ilmoitusten automaattinen käsittely on nopeaa, mutta käsittelyaika voi vaihdella järjestelmän kuormituksen ja muiden mahdollisten teknisten syiden vuoksi. Hitaimmassakin tapauksessa vienti-ilmoituksen käsittely kestää vain muutaman minuutin. Kun vienti-ilmoituksella ilmoitetut vientitavarat on ilmoituksen myötä asetettu vientimenettelyyn, tulliviranomaiset seuraavat järjestelmästä, että Suomessa vientimenettelyyn luovutetut tavarat poistuvat EU:n alueelta määräaikaan mennessä, mikä on 90 päivää (ks. luku 3.2). Mikäli poistumisvahvistusta ei tule määräaikaan mennessä, vienti-ilmoituksen tekijälle lähetetään lisäselvityspyyntö, miksi tavaroita ei ole ilmoitettu poistuneeksi. Tullin edustajan mukaan tullin sähköinen vientijärjestelmä ELEX toimii nopeasti ja luotettavasti. Järjestelmää myös kehitetään koko ajan ja olemassa olevan järjestelmän rinnalle on käynnistynyt EU:n yhtenäisen, kaikki tullimenettelyt kattavan, tullausjärjestelmän kehittämistyö. (Hästbacka 2015.)

Asiakirjojen ja dokumenttien osalta tullin edustaja korostaa, että viejän tulee selvittää etukäteen Venäjän viranomaisten asettamat asiakirjavaatimukset sinne vietävistä tuotteista ja huomioitava myös asiakirjojen mahdollinen maksullisuus.

Tärkeä on myös muistaa, että Venäjällä maakohtaisissa viranomaismääräyksissä tapahtuu usein muutoksia ja niitä on seurattava tarkasti. Viranomaismääräyksillä voidaan yhtäkkiä esimerkiksi rajoittaa tai kieltää jonkin tavaran vienti Venäjälle, jolloin vientiin tarvitseekin hakea vientilupaa. Venäjän tullitarkistaa tulliselvityksen yhteydessä sertifikaatteja, jotka ovat välttämättömiä sertifiointin alaisten tavaroiden viennissä Venäjälle. Myös Suomen tullitarkastuksia maiden välillä riskianalysoimalla eli tarkistamalla vienti-ilmoitustietojen perusteella tiettyjä tuotteita tai tuoteryhmiä sekä rajoitusten tai kieltojen alaisia vientitoimituksia. Viejän tulee siis huomioida mahdolliset omiin tuotteisiin kohdistuvat rajoitukset ja niiden voimassaolo. Tarkistuksia saatetaan tehdä rajalla myös isku- luontoisesti tarkistaen esimerkiksi ennalta suunniteltuina päivinä suurin osa vientitoimituksista jollain raja-asemalla. Tämä tulee huomioida viennin kuljetusajassa, eteenkin maantiekuljetuksissa. (Hästbacka 2015.)

6.4 Tutkimustulosten yhteenveto

Tämän tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että mikäli suurella vientiyrityksellä on vientitoimintaa paljon ja usein, kannattaa yrityksen hoitaa vientitullaus itse ja panostaa sanomapohjaisen asiointikanavan hankkimiseen, joka hankitaan Suomen tullilta. Oman järjestelmän käyttö helpottaa vientitullausta huomattavasti ja suurten yritysten kannattaa panostaa oman toiminnan kehittämiseen pitemmän tähtäimen säästöä ajatellen. Mikäli vientitoimintaa yrityksellä on kohtalaisesti tai on juuri aloittamassa vientiä Venäjälle, kannattava vaihtoehto on vientitullauksen osalta kääntyä ammattitaitoisen huolitsijan puoleen. Huolitsijan osalta ei ole kovin suurta merkitystä, hoitaako se tullauksen sanomapohjaisen asiointikanavan vai netti-ilmoittamisen kautta. Jos huolintayrityksen toiminta on laajaa ja asiakkaita paljon, kannattaa huolintayrityksen viimeistään siirtyä sanomapohjaiseen ilmoittamiseen. Huolitsijan käyttö vähentää vientiyrityksen työmäärää, mikäli resursseja kouluttaa ja palkata omaa henkilökuntaa ei ole tarpeeksi. Huolitsijan palveluista voi ottaa käyttöön myös vain neuvontapalvelun, jolloin huolitsijan avulla voi opetella vientitullaamaan itse netti-ilmoittamiskanavan kautta. Netti-ilmoittaminen vienti-ilmoittamisen asiointikanavana on sopiva vaihtoehto pienemmän vientitoi-

minnan yrityksille, joilla vientiä Venäjälle on vain satunnaisesti. Satunnaisen viennin suhteen voi viennin ilmoittaa itse tai huolitsijan kanssa laatia yksittäisiä, tapauskohtaisia huolintasopimuksia, joiden turvin huolitsija hoitaa tullauksen.

Vienti-ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ennen vientitoimituksen lähtöä ja ilmoituksen tekijän kannattaa minimoida mahdolliset virheet ilmoituksen teossa, jotta vientimenettelyprosessi käynnistyy mahdollisimman nopeasti ja vientikuljetus pääsee lähtemään ajallaan. Huolitsijan käyttö tässäkin tapauksessa kannattaa, koska se minimoi virheet ja mahdollisten ongelmien ratkaisu on tehokkaampaa, mikäli viejällä ei ole omassa yrityksessä henkilöä juuri tähän tehtävään. Vientimenettelyn oikeanmukainen päättäminen ja huolehtiminen siitä, että se tapahtuu määräajan sisällä, on myös tärkeää onnistuneessa vientitoiminnassa.

Kun suomalainen viejä aloittaa vientitoimintaa Venäjälle, tärkeää on perehtyä huolellisesti Venäjän viennin tullimuodollisuuksiin ja sertifiointijärjestelmiin. Venäjän vienti edellyttää jatkuvaa ajanhermolla pysymistä, ja tullimuodollisuuksia sekä erilaisia viranomaismääräyksiä koskevia muutoksia tulee seurata. Kun viejä tekee kaikki tarvittavat asiakirjat oikein, laatii vienti-ilmoituksen huolellisesti ja ottaa huomioon venäläisen ostajaosapuolen vaatimukset, vientimenettely saadaan varmimmin päättymään onnistuneesti.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan todeta, että on hyvin tapauskohtaista, mitä vienti-ilmoittamisen kanavaa yrityksen omalla kohdallaan kannattaa käyttää ja milloin vientitullauksen ulkoistaminen huolitsijalle on kannattavaa. Jokaisen osapuolen, niin viejän kuin tullinkin, kannalta olennaisinta on saada vientitoimitus onnistuneesti perille venäläiselle ostajaosapuolelle. Tulli pyrkii toiminnallaan edistämään ja turvaamaan viennin onnistumista Suomesta ulkomaille, joten laajemmin katsottuna tullin ja vientimenettelyt turvaavat suomalaisten vientiyhtymien ulkomaankauppaa ja mahdollistavat kaikille tasapuolisen, reilun pelin (Melin 2011, 246). Onnistuneen tullitoiminnan avulla suomalaisiin yrityksiin ja viranomaisiin säilyy luotto ja ulkomaiset asiakkaat kokevat turvalliseksi Suomesta tulevat tuotteet ja palvelut.

Monilla saattaa olla ennakkoluuloja Venäjää kohtaan ja maa voi tuntua liian haastavalta ja pelottavalta lähteä kokeilemaan vientitoimintaa. Jos mietitään esimerkiksi Venäjälle vietävien tavaroiden mukana tarvittavien asiakirjojen määrää, se kertoo siitä, että Venäjän viranomaiset ja venäläiset haluavat varmistua tavaroiden ja palveluiden aitoudesta ja oikeellisuudesta. Tarkan tullitoiminnan ja rajatarjastusten avulla maahan ei pääse kulkeutumaan laitonta tai virheellisesti toimitettua tavaraa, jolloin myös rehellisten ja lainvoimaista ulkomaankauppaa harjoittavien suomalaisten viejien asema Venäjän kaupassa on turvattu.

Tämän tutkimuksen tuloksia voidaan pitää pätevänä, koska aineisto on kerätty luotettavista lähteistä ja haastattelut on suoritettu henkilöille, jotka ovat päteviä ja asiantuntevia Venäjän vientimenettelyjen osalta. He kaikki työskentelevät konkreettisesti tutkitun aiheen äärellä. Tutkimuksen tulosten osalta täytyy kuitenkin todeta, että jos haastatellut kohdehenkilöt olisivat olleet eri yritysten palveluksesta tai niitä olisi ollut useampi, tutkimuksen tulokset olisivat voineet erota tämän tutkimuksen tuloksista.

8 POHDINTA

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli perehtyä vientimenettelyihin vientitoiminnassa Suomesta Venäjälle ja se, kuinka vientimenettelyt ja vientitullausprosessi koetaan vientiyrityksen ja huolitsijan näkökulmasta. Tutkimuksessa pyrittiin saamaan kokonaiskuva vientitullausprosessista perehtymällä myös tullin näkökulmaan asiasta. Tulli toimii tullausprosessissa toisena osapuolena viejän tai huolitsijan kanssa. Tutkimuksessa selvitettiin, miten vientiyritys hoitaa vienti-ilmoittamisen itse sanomapohjaisen asioinnin kautta ja miten huolitsija netti-ilmoittamisen kautta, mitä vienti-ilmoittaminen vaatii ja miten vastuu tullauksen osalta jakautuu huolitsijaa käytettäessä. Tutkimuksessa perehdyttiin eri vientimenettelymuotoihin ja siihen, mitä vientimenettelyprosessiin sisältyy vietäessä juuri Venäjälle. Tutkimuksessa saatiin hyvin selville, mitä käytännössä vientiyritys tai huolitsija tekee vientimenettelyn osalta ja miten tulli toimii samassa prosessissa.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta, jonka aineiston keruu toteutettiin teemahaastattelujen muodossa haastatteleamalla joista tutkimukseen osallistunutta kohdetta esittäen heille heidän näkökulmasta olennaiset kysymykset. Tutkimus toteutettiin vuoden 2015 kevään ja syksyn aikana. Tutkimusmateriaalia oli runsaasti niin teoreettisen aineiston osalta kuin haastattelujen osalta. Haastatteluvastauksilla saatiin perusteellista ja syvällistä näkökulmaa vientimenettelyyn jokaisen osalta ja teoretietoa aiheesta löytyi valtavasti kirjallisuudesta, internetistä, artikkeleista ja erityisesti Suomen tullin kattavat kotisivut tarjosivat paljon aineistoa ja lähdemateriaalia. Tietojen välttämättömän ajankohtaisuuden vuoksi oli tärkeää olla lähdekriittinen. Tutkimuksen empiirisen osuuden aineistoon voi myös olla todella tyytyväinen, koska sen avulla saatiin paljon olennaista ja tarvittavaa tietoa tähän tutkimukseen jokaisen näkökulmasta.

Tutkimuksessa pyritään aina välttämään virheiden syntymistä, mutta luotettavuus ja pätevyys tuloksissa voivat vaihdella. Tutkimuksen luotettavuutta mitataan reliabiliteetilla ja validiteetilla. Laadullisessa tutkimuksessa reliabiliteetilla tarkoitetaan aineiston käsittelyn ja analyysin luotettavuutta ja validiteetilla tarkoitetaan

sitä, kattaako tai vastaako aineisto tutkittavaa ilmiötä ja onko kokoamistapa so- piva valittuun analyysimenetelmään. Tämän tutkimuksen reliabiliteetin osalta tut- kimusta voidaan pitää kohtuullisen luotettavana. Tutkimuksen empiria ei välttä- mättä antanut tutkimusaiheesta tarpeeksi monipuolista ja moniulotteista tietoa, mutta suppeamman aineiston osalta tutkimusaihetta osattiin analysoida ja tulkita oikein olemassa olevien lähdeaineistojen perusteella. Lukijalle tehtiin selväksi tut- kimuksesta tehdyt johtopäätökset ja tulkinnat. Näin ollen tutkimuksen arvioitavuus- den ja uskottavuuden kannalta lukijalle annettiin mahdollisuus ymmärtää, kriti- soida ja uskoa tutkimuksen tuloksia ja tulkintoja. (Hirsjärvi ym. 2009, 231–233; Anttila 1998a.)

Validiteetti mittaa pätevyyttä. Tämä tutkimus on myös validiteetiltaan luotettava. Tutkimukseen oli erotettu mukaan olennaiset asiat koskien vain vientimenettelyjä Venäjälle ja tämä huomioitiin koko tutkimuksen ajan teoriasta empiriaan, jolloin tutkimus oli kokonaisuutena validi. Tutkimukseen osattiin valita oikea kohde- ryhmä aineiston luotettavan keruun kannalta, jolloin saatiin tutkimuskohteesta asiantuntevaa tietoa. Valittu aineistonkeruutapa (teemahaastattelu) oli onnistu- nut, koska rajatusta tutkimusaiheesta oli saatava perusteellista ja kokonaisval- taista tietoa. Saadun aineiston perusteella havaitut seikat osattiin tulkita teoreet- tisen viitekehityksen avulla. (Anttila 1998b.)

Opinnäytetyön aihe oli melko haastava sen vuoksi, että vientimenettelyjen toteu- tuminen vaihtelee paljon sen mukaan mitä viedään, miten viedään ja mihin vie- dään. Sen vuoksi vientimenettelyn tutkiminen täytyi rajata ja muistaa koko ajan olla sekoittamatta muita vientiin ja vientitullaukseen liittyviä asioita, jotka eivät ole olennaisia Venäjän vientimenettelyissä. Kun tutkimuskohdetta rajattiin ja laadul- lisen aineiston keruun osalta haastateltiin vain kolmea osapuolta vientitullauksen osalta, ei tutkimustuloksia voi yleistää (Anttila 1998b). Tutkimuksesta voivat hyö- tyä vientiyritykset, jotka ovat aloittamassa vientitoimintaa Venäjälle sekä tullit, joka saa tämän tutkimuksen avulla tietoisuutta yritysten näkökulmasta vientimenette- lyjen osalta. Tutkimukseen olisi voinut saada vielä monipuolisempaa näkökulmaa haastatteleamalla useampaa kohdetta, mutta tuolloin tutkimuksen tuloksista olisi voinut tulla liian moniulotteisia. Itse koen tämän tutkimuksen aikana oppineeni

paljon vientimenettelyistä tutkimuksen aiheena ja koko tutkimusprosessista sekä sen eri vaiheista. Tutkimuksen teko oli pitkäkestoinen prosessi, joka kehitti tutkijana ja myös ammatillisesti. Mahdollinen jatkotutkimus aiheesta voisi olla vientimenettelyjen tutkiminen toisesta näkökulmasta, esimerkiksi tutkia jonkin tarkkaan valitun vientituotteen kokonaisvaltainen viennin eteneminen Suomessa sijaitsevalta valmistajalta EU:n ulkopuolisessa maassa sijaitsevalle asiakkaalle.

LÄHTEET

- Anttila, P. 1998 a. Tutkimisen taito ja tiedonhankinta. Viitattu 17.11.2015.
http://www.metodix.com/fi/sisallys/01_menetelmat/01_tutkimusprosessi/02_tutkimisen_taito_ja_tiedon_hankinta/10_tutkimuksen_luotettavuus/10_2_1laadullisen_tutkimuksen_reliabiliteetti
- Anttila, P. 1998 b. Tutkimisen taito ja tiedonhankinta. Viitattu 17.11.2015.
http://www.metodix.com/fi/sisallys/01_menetelmat/01_tutkimusprosessi/02_tutkimisen_taito_ja_tiedon_hankinta/10_tutkimuksen_luotettavuus/10_2_2laadullisen_tutkimuksen_validiteetti
- DB Schenker. 2015. Kansainvälinen rahtikirja. Viitattu 26.10.2015.
https://www.logistics.dbschenker.fi/file/log-fi-en/6962538/1Xy-KEs5V19SwejKR_JM9tiAQpog/7012776/data/documents1.pdf
- Finlex. 2015. Laki kaksikäyttötuotteiden vientivalvonnasta. Viitattu 19.9.2015.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960562>
- Fintra. 2003. Vientiopas. Helsinki: Multiprint Oy.
- Heimonen, J. 2014. TIR-kuljetukset jatkuvat Suomen ja Venäjän välisillä raja-
 asemilla. Kauppakamari. Viitattu 15.10.2015.
<http://kauppakamari.fi/2014/07/01/tir-kuljetukset-jatkuvat-venajan-ja-suomen-valisilla-raja-aseilla/>
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. painos. Helsinki: Tammi.
- Hästbacka, A. 2015. Suomen tullit. Ulkomaankauppa- ja verotusosaston viennin
 tullausyksikön tulliyli tarkastajan haastattelu 2.10.2015.
- Kauppakamari. 2015. Atacarnet – tulliasiakirja väliaikaiseen vientiin. Viitattu
 15.10.2015.
<http://www.atacarnet.fi/>
- Logistiikan maailma. 2015a. Tavaroiden vapaa liike. Viitattu 15.9.2015.
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tavaroiden_vapaa_liike
- Logistiikan maailma. 2015b. Rataverkko. Viitattu 10.11.2015.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Rataverkko>
- Logistiikan maailma. 2015c. Huolinta. Viitattu 6.11.2015.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta>
- Logistiikan maailma. 2015d. Huolintasopimus ja osapuolten yleiset tehtävät. Viitattu 6.11.2015.
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintasopimus_ja_osapuolten_yleiset_teht%C3%A4v%C3%A4t

Logistiikan maailma. 2015e. Huolintayritysten tarjoamat palvelut. Viitattu 6.11.2015.

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintayritysten_tarjoamat_palvelut

Logistiikan maailma. 2015f. Huolintaan liittyviä asiakirjoja. Viitattu 6.11.2015.

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintaan_liittyvi%C3%A4_asiakirjoja

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti. Tammertekniikka/ Amk-kustannus Oy.

Most SF Oy. 2015. Huolinta ja pikakuljetukset. Viitattu 6.11.2015.

http://www.mostsf.fi/cms/fi/palvelut-ja-tuotteet/huolinta-ja-pikakuljetukset/huolinta-ja-pikakuljetukset?utm_campaign=Huolinta&utm_source=google&utm_medium=ppc&utm_term=%2Bhuolinta+%2Bven%C3%A4j%C3%A4&utm_content=1423667x886410953001907022

Nurminen Logistics. 2015. Huolinta. Viitattu 6.11.2015.

<http://www.nurminenlogistics.fi/Palvelut/Huolinta/>

Pajari, T. 2015. Outokumpu Stainless Oy. Vientikoordinaattorin haastattelu 19.8.2015.

Pehkonen, E. 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. Porvoo: WSOY.

PWC. 2015. Doing business and investing in the Russian Federation. Viitattu 26.10.2015.

http://www.pwc.ru/en/doing-business-in-russia/assets/doing-business-and-invest-in-russia_fin.pdf

Rantahalvari, R. 2015. Atlas-Sped Oy. Huolitsijan haastattelu 22.4.2015.

Sanlax Oy. 2015. Huolinta. Viitattu 6.11.2015.

<http://www.sanlax.fi/fi/huolinta>

Steveco. 2015. Huolinta ja kuljetukset. Viitattu 6.11.2015.

<http://www.steveco.fi/FI/Palvelut/Huolinta%20ja%20kuljetukset/>

Suomalais-Venäläinen kauppakamari SVKK. 2015a. Tullaus ja sertifiointi Venäjällä. Viitattu 3.11.2015.

http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/tullaus_ja_sertifiointi

Suomalais-Venäläinen kauppakamari SVKK. 2015b. Sertifiointi- ja viranomaisasiakirjat. Viitattu 3.11.2015.

http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/tullaus_ja_sertifiointi/sertifiointi-_ja_viranomaisasiakirjat

Suomalais-Venäläinen kauppakamari SVKK. 2014. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Viitattu 13.10.2015.

http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/suomen_ja_venajan_valinen_kauppa

Suomalais-Venäläinen kauppakamari SVKK. 2011. Venäjän-viennin opas. Suomalais-Venäläinen kauppakamariyhdistys – SVKK ry: J-Paino Hiirikoski Oy.

Suomalais-Venäläinen kauppakamari SVKK. 2010. Tullaus- ja sertifiointiopas 2010. Suomalais-Venäläinen kauppakamariyhdistys - SVKK ry.

Tilastokeskus. 2015. Ympäristö ja luonnonvarat. Maantieteellisiä tietoja. Viitattu 13.10.2015.

http://tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_alue.html

Tulli. 2015a. Mitä on vienti?. Viitattu 15.10.2015.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/index.jsp>

Tulli. 2015b. CN-nimikkeistö. Viitattu 15.10.2015.

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/luokitukset/cn/index.jsp

Tulli. 2015c. Sähköinen asiointi. Valitse sopiva asiointitapa. Viitattu 30.9.2015.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/asiointitapa/index.jsp>

Tulli. 2015d. Sanomapohjainen asiointi. Viitattu 30.9.2015.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/index.jsp>

Tulli. 2015e. Sanomapohjainen asiointi Tullissa. Viitattu 30.9.2015.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/sanomapohjainen_asiointi_asiakkaaksi_hakeutuminen.pdf

Tulli. 2015f. Viennin sanoma-asiakkuus. Viitattu 30.9.2015.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/testausohjeet/ELEX_testausohjeet/viennin_EDI_asiakkuus_opas.pdf

Tulli. 2015g. Yleistä viennistä. Viitattu 2.10.2015.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/asiakasneuvonta/yritysneuvonta/06052015_yleista_viennista.pdf

Tulli. 2015h. Tullitoimipaikat 2015. Viitattu 22.10.2015.

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/lisatietoa/tullitoimipaikat_kartalla.pdf

Tulli. 2014a. Suomen tullit. Viitattu 15.10.2015.

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/index.jsp

Tulli. 2014b. Sähköinen asiointi. Nettivienti. Viitattu 2.10.2015.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/internet/nettivienti/index.jsp>

Tulli. 2014c. Tullialan lyhenteitä. Viitattu 30.9.2015.

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/lyhenteet/index.jsp

Tulli. 2014d. Vientitavaran poistumispaikka. Viitattu 30.9.2015.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/ELEX_asiakasohjeet/Viennin_asiakasohjeet/2014_43_viennin_poistumispaikka.pdf

Tulli. 2014e. Viennin varamenettely. Viitattu 15.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/varamenettelyohjeet/ELEX_varamenettelyohjeet/varamenettelyohjeet/2011_37_varamenettelyt.pdf

Tulli. 2013a. Sähköinen ilmoittaminen viennissä. Viitattu 30.9.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/ELEX_asiakasohjeet/Viennin_asiakasohjeet/2013_23_sahkoinen_ilmoittaminen_viennissa.pdf

Tulli. 2013b. Viejän ja tullin toimenpiteet, jos viennin poistumista ei vahvisteta määräajassa. Viitattu 26.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/ELEX_asiakasohjeet/Viennin_asiakasohjeet/2013_27_vientitapahtuman_poistumisen_seuranta.pdf

Tulli. 2013c. EU:sta poistuvat tavarat. Viitattu 30.9.2015.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/poistuva/index.jsp>

Tulli. 2011a. Vientirajoitukset. Viitattu 15.10.2015.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vientirajoitukset/index.jsp>

Tulli. 2011b. Vienti EU:n ulkopuolelle. Viitattu 15.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp

Tulli. 2011c. Yksinkertaistetut vientimenettelyt. Viitattu 15.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/yksinkertaistetut_menettelyt/index.jsp

Tulli. 2011d. Yksinkertaistetut menettelyt. Viitattu 15.10.2015.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/ELEX_asiakasohjeet/Viennin_asiakasohjeet/2011_39_yksinkertaistetut_menettelyt.pdf

Tulli. 2009a. Jälleenvienti. Viitattu 15.10.2015.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/jalleenvienti/index.jsp>

Tulli. 2009b. Postipakettiviennit. Viitattu 15.10.2015.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/postipakettiviennit/index.jsp>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 1. painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Tästä on kyse: Ukrainan kriisi on kamppailua Venäjän etupiiristä. 2014. Helsingin Sanomat (HS). Viitattu 13.10.2015.
<http://www.hs.fi/datajournalismi/a1305861105634>

Ulkoasiainministeriö. 2015. Ukrainan tilanne: pakotteet. Viitattu 13.10.2015.
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=299145&nodeid=17354&contentlan=1&culture=fi-FI>

Ulkoasiainministeriö. 2014. EU:n Venäjä-pakotteet laajenivat – muutosten pääsisältö. Viitattu 13.10.2015.

<http://formin.finland.fi/Public/default.aspx?contentid=310108&contentlan=1&culture=fi-FI>

Vanhanen-Nuutinen, L. 2015. Ammattikorkeakoulut raja-alueyhteistyössä. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu.

http://www.e-julkaisu.fi/haaga-helia/ammattikorkeakoulut_raja-alueyhteistyossa/

Yrittäjät. 2015. Venäjän-kauppa. Viitattu 26.10.2015.

<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/venajankauppa/>

Yrittäjät. 2014. Kansainvälisen kaupan asiakirjat. Viitattu 6.11.2015.

<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/asiakirjat/>

Äijö, T. 2008. Kilpailukyky huippukuntoon. Suomalaisyritys kansainvälistyy. Helsinki: WSOY.

LIITTEET

- Liite 1. Haastattelukysymykset huolitsijalle
- Liite 2. Haastattelukysymykset vientiyrityksen edustajalle
- Liite 3. Haastattelukysymykset tullin edustajalle

Liite 1.

Haastattelukysymykset huolitsijalle

1. Millainen vientitullausprosessi on käytännössä huolitsijalle?
2. Miten etenee vientitullaus?
3. Mitä asiakirjoja vientitullaukseen sisältyy?
4. Kuinka pitkä tullausprosessi on?
5. Millaista vientiä on Venäjälle ja kuinka paljon tällä hetkellä?
6. Miten vientitullausprosessi Venäjälle eroaa muista EU:n ulkopuolisten maiden vientitullausprosessista?
7. Miten näette vientitullausprosessin toimivuuden?
8. Miten näette sähköisen vienti-ilmoittamisen toimivuuden?
9. Miten näette Suomen tullin toiminnan yleisesti huolinnan näkökulmasta?

Liite 2.

Haastattelukysymykset vientiyrityksen edustajalle

1. Miten vientitullaus tapahtuu käytännössä?
2. Mitä tietoja vienti-ilmoittamiseen tarvitaan käytettäessä omaa järjestelmää?
3. Mitä asiakirjoja tarvitaan myyjän, ostajan ja tavarankuljettajan osalta?
4. Syötetäänkö kaikki vienti-ilmoituksen muodossa järjestelmään heti, vai tarvitseeko ennen rajanylitystä tehdä vielä jotain?
5. Miten näette sähköisen järjestelmän toimivuuden?
6. Millaisia ongelmia sähköisessä vienti-ilmoittamisessa voi esiintyä?
8. Kuinka paljon on vientiä Venäjälle ja miten Venäjään kohdistuneet talouspakotteet näkyvät viennissä?
9. Millaisia ongelmia viennissä, kuljetuksessa tai rajanylityksessä voi esiintyä?
10. Miten vientitullaus eroaa Venäjälle verrattuna johonkin muuhun EU:n ulkopuoliseen maahan vietäessä?
11. Kun on oma järjestelmä käytössä, miten ja kuinka usein tarvitsee erikseen asioida tullin tai mahdollisesti huolintayritysten kanssa?
12. Miten tullin tai julkisen vallan asettamat rajoitukset näkyvät yrityksenne vientitoiminnassa?

Liite 3.

Haastattelukysymykset tullin edustajalle

1. Kun viejä on tehnyt vienti-ilmoituksen, mitä tulli käytännössä tekee vienti-ilmoitukselle ja kuinka nopeasti tulli käsittelee ilmoituksia?
2. Kuinka paljon ennen rajanylitystä vienti-ilmoitus tulisi tehdä tullille?
3. Mitä asiakirjoja tulli ehdottomasti vaatii rajan ylitykseen?
4. Miten tarkasti tai kuinka useasti tulli tarkastaa konkreettisesti rajan yli vietävän tavaran vai riittävätkö asiakirjat ja dokumentit todisteeksi?
5. Millaisia ongelmia viennissä voi esiintyä, esimerkiksi rajanylitysvaiheessa?
6. Kuinka paljon tällä hetkellä on vientiä Venäjälle ja millaista vientitavaraa sinne viedään?
7. Miten vienti Suomesta Venäjälle eroaa johonkin muuhun EU:n ulkopuoliseen maahan vietäessä?
8. Kuinka paljon tämän hetkinen taloustilanne ja Venäjään kohdistuneet talouspakotteet ovat vaikuttaneet Suomen Venäjän vientiin ja vientimenettelyyn?
9. Miten Suomen tullin tarvitsee olla yhteyksissä Venäjän tullin kanssa tullausprosessin suhteen? Millaista yhteistyötä maiden tullit tekevät?
10. Miten arvioisit tullin sähköisen järjestelmän toimivuutta vientimenettelyn osalta?