

Maahantuontiopas

Case: pakatut elintarvikkeet

Elias Keinänen



Tekijä(t) Keinänen Elias	
Koulutusohjelma Liiketalous	
Opinnäytetyön otsikko Maahantuontioipas. Case: pakatut elintarvikkeet.	Sivu- ja liitesivumäärä 67 + 2
<p>Opinnäytetyön tarkoituksena on luoda käytännönläheinen opas maahantuontitoiminnan aloittamiseen. Idea työhön syntyi mielenkiinnosta maahantuontitoimintaa kohtaan. Havaittiin myös, ettei yksinkertaista, perusasioita sisältävää nykyaikaista ohjetta ole. Tavoitteena on luoda viitekehys, jonka avulla kokematonkin yrittäjä voi selvittää maahantuonnin vaatimuksia ja vaiheita.</p> <p>Oppaan ei ole tarkoitus olla kaiken kattava ja kaikkiin eri asioihin tarkasti paneutuva, sillä tämä ylittäisi laajuudellaan ammattikorkeakoulun opinnäytetyön vaatimukset. Jotta työhön saadaan konkreettinen esimerkki, tutkitaan erikseen pakattujen elintarvikkeiden tuontivaatimuksia ja tuontia.</p> <p>Opinnäytetyö koostuu kolmesta osasta. Ensimmäisessä osassa tutkitaan tuonnin teoriaa ja yrityksen valmiuksia, sisäisiä resursseja sekä tuontisopimuksia, kuten myös kuljetusmuotoja, huolintaa, pakkaamista, asiakirjoja, rahoitusta, maksutapoja, vakuuksia, valuuttariskejä sekä Tullia ja verotusta.</p> <p>Toinen osa on lyhyt tuontioipas. Tämän osion tarkoituksena on toimia muistilistana ensimmäisessä osassa läpikäytyyn teoriaan. Asiat on koottu mahdollisimman lyhyesti toiston välttämiseksi. Asiat käydään läpi samassa järjestyksessä kuin teoriaosuudessa. Esimerkinomaisesti tässä osiossa käydään myös prosessikaavion avulla läpi elintarvikkeen tuonti Suomeen.</p> <p>Lopuksi kolmannessa osassa kootaan kirjoittajan mietteitä työn onnistumisesta, opinnäytetyöprosessista, mahdollisista jatkoselvityksistä ja kehitysehdotuksista sekä arvioidaan omaa oppimista.</p>	
Asiasanat Tuonti, kuljetus, pakkaus, rahoitus, Tulli, elintarvikkeet	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Tuonnin teoriaa sekä yrityksen tuontivalmiuden tarkastelua	2
2.1	Tuonti.....	2
2.2	Elintarvikkeiden tuonti	3
2.3	Yrityksen tuontiedellytykset sekä sisäisten resurssien kartoitus	4
2.4	Tuontitapahtuman vaiheet.....	5
2.4.1	Tarjouspyyntö ja tarjous	7
2.4.2	Sopimuksen syntyminen	7
2.5	Tuontisopimukset.....	8
3	Kuljetus	9
3.1	Logistiikka	9
3.1.1	Kuljetustehtävät	9
3.1.2	Ostotoiminta.....	10
3.2	Kuljetusmuodot	13
3.2.1	Merikuljetukset	14
3.2.2	Autokuljetukset.....	15
3.2.3	Rautatiekuljetukset.....	16
3.2.4	Lentokuljetukset	16
3.2.5	Yhdistetyt kuljetukset	17
3.3	Incoterms 2010	17
3.4	Huolinta.....	20
3.4.1	Huolitsijan tehtävät.....	21
3.4.2	Huolitsijan velvollisuudet	21
3.4.3	Tuontihuolinta	21
3.5	Pakkaus.....	22
3.5.1	Pakkauksen tehtävät.....	22
3.5.2	Kollimerkinnät ja koodit	23
3.5.3	Ympäristövaatimukset.....	24
3.6	Asiakirjat	24
3.6.1	Tulli-ilmoitus	24
3.6.2	Intrastat	25
3.6.3	Tullausarvoilmoitus	25
3.6.4	Kauppalasku	26
3.6.5	Alkuperäselvitykset ja –todistukset.....	26
3.6.6	Tuontilisenssit ja muut asiakirjat.....	28
3.6.7	Kuljetusasiakirjat	28
3.6.8	Huolinnan asiakirjat.....	31

4	Rahoitus ja maksutavat	32
4.1	Rahoitus.....	32
4.2	Maksuehdot ja maksutavat.....	32
4.2.1	Maksutavat.....	34
4.2.2	Shekki	34
4.2.3	Maksumääräys.....	35
4.2.4	Perittävä.....	35
4.2.5	Remburssi.....	36
4.2.6	Maksunsaannin varmuus	38
4.3	Vakuudet.....	38
4.3.1	Pankkitakaukset.....	38
4.3.2	Kuljetusvakuutukset	40
4.4	Valuuttariski	41
4.4.1	Sisäiset suojautumiskeinot	42
4.4.2	Ulkoiset suojautumiskeinot.....	42
5	Tulli ja verotus	44
5.1	Tulli	44
5.1.1	EU:n sisäkauppa	44
5.1.2	EU:n ulkokauppa.....	44
5.1.3	Tullilaboratorio	47
5.2	Verotus ja arvonlisävero.....	48
5.2.1	Suomen sisäinen tavarahankinta	49
5.2.2	Yhteisöhankinta	50
5.2.3	Maahantuonti	50
6	Elintarvike	51
6.1	Varastointi.....	51
6.2	Pakkausmerkinnät	52
6.3	Kuljetus.....	54
7	Tuontioapas	55
	Pohdinta	66
	Lähteet	68
	Liitteet.....	76
	Liite 1. Ohjeellinen tuoteluettelo	76

1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on toimia käytännönläheisenä oppaana maahantuonnin aloittamiseen. Idea maahantuontioppaasta syntyi mielenkiinnosta maahantuontitoimintaa kohtaan ja huomiosta, ettei yksinkertaista, perusasioita sisältävää ohjetta ole. Opinnäytettä seuraamalla kokematonkin yrittäjä voi tarkistaa, mitä vaatimuksia tai minkä tyyppisiä vaiheita maahantuonti pitää sisällään. Tarkoitus ei kuitenkaan ole laatia kaiken kattavaa, kaikkia eri variaatioita huomioivaa teosta maahantuonnista. Tämä ylittäisi jo pelkällä laajuudellaan ammattikorkeakoulun opinnäytetyön vaatimukset. Tarkoitus on luoda viitekehys maahantuonnissa yleisellä tasolla huomioitavista asioista. Jotta työhön saadaan konkretiaa, pakattujen elintarvikkeiden tuontivaatimuksia tutkitaan myös erikseen. Laajemman ja yksityiskohtaisemman tiedon hankinta jää kuitenkin lukijalle itselleen.

Opinnäytetyö koostuu kolmesta eri osa-alueesta. Ensimmäinen osa-alue sisältää aiheeseen liittyvän teorian läpikäymistä. Tämä osio jakaantuu edelleen viiteen osaan. Ensimmäisessä osassa keskitytään tuonnin teoriaan, yrityksen valmiuksiin, sisäisiin resursseihin ja tuontisopimuksen tekoon. Toisessa osassa tutkitaan tuotteelle sopivaa ja tuontimaasta riippuvaa kuljetusmuotoa. Pohditaan huolinnan vaihtoehtoa ja käydään läpi pakkausvaatimuksia ja asiakirjoja. Kolmannessa osassa perehdytään rahoitukseen, maksutapoihin, vakuuksiin ja valuuttariskiin. Neljännessä osassa keskitytään Tulliin ja verotukseen sekä arvonlisäveroasioihin. Viidennessä osassa kootaan yhteen elintarvikkeiden tuontiin liittyviä tarkennuksia.

Toinen osa-alue on lyhyt tuontiopas. Tämän osion tarkoituksena on toimia eräänlaisena nopeana oppaana tai muistilistana ensimmäisessä osassa läpikäytyyn teoriaan. Asiat on pyritty kokoamaan yhteen mahdollisimman lyhyesti toiston välttämiseksi. Asiat käydään läpi samassa järjestyksessä kuin teoriaosuudessa, jotta laajemman tiedon löytäminen tapahtuisi mahdollisimman helposti työtä samasta kohtaa selaamalla. Oppaan lopuksi havainnollistetaan esimerkillä elintarvikkeen matkaa Suomeen. Tässä käytetään apuna prosessikaaviota.

Kolmannessa ja viimeisessä osa-alueessa pohditaan oppaan onnistumista ja käytettävyyttä. Pohditaan mahdollisia jatkoselvityksiä ja kehittämisehdotuksia. Lopuksi käydään vielä läpi omaa oppimista ja arvioidaan opinnäytetyöprosessia.

2 Tuonnin teoriaa sekä yrityksen tuontivalmiuden tarkastelua

Tässä kappaleessa perehdytään tuontitilastoihin ja tuonnin teoriaan sekä tarkastellaan yrityksen valmiuksia tuontitoiminnan aloittamiseen. Aloitetaan lyhyellä Suomen tuonnin yleisellä katsauksella, jonka jälkeen tarkastellaan elintarvikkeiden tuontia omana kappaleenaan. Tämän jälkeen käsitellään tuontitapahtuman vaiheita ja tuontiedellytyksiä sekä yrityksen sisäisiä voimavaroja. Lopuksi tutkitaan vielä tuontisopimuksia.

2.1 Tuonti

Suomi on perinteisesti ollut pieni ja avoin markkinatalous, jolle ulkomaankauppa on aina ollut merkittävässä osassa. Taulukkoon 1 on koottu Tullin tuonti-, vienti- ja kauppasetilastoa vuosilta 1992–2014. Tiedot taulukkoon on saatu Tullin ulkomaankauppatilastoista. Taulukosta selviää, että vuodesta 1992 aina vuoteen 2010 Suomen ulkomaankauppa on ollut ylijäämäinen. Tämä tarkoittaa, että Suomesta on viety enemmän tavaraa kuin tänne on tuotu, eli karkeasti ottaen Suomeen on tullut enemmän rahaa kuin täältä on lähtenyt. Viimeisenä neljänä vuotena kehitys on ollut toisenlainen, ja Suomen kauppataase on ollut negatiivinen. Suomeen tuodaan siis enemmän kuin Suomesta viedään. Seuraavaksi käydään läpi hieman elintarvikkeiden tuontia sekä tuontitapahtuman eri vaiheita yrityksen näkökulmasta. (Tulli 2015 a.)

Taulukko 1. Tuonti, vienti ja kauppataase vuosina 1992 - 2014 (Mukailtu Tulli 2015 a.)

Vuosi	Tuonti	Vienti	Kauppataase
År	Import	Export	Handelsbalans
Year	Imports	Exports	Trade balance
	1 000 e	1 000 e	1 000 e
2014	57 608 117	55 828 590	-1 779 527
2013	58 406 608	56 047 549	-2 359 059
2012	59 517 284	56 878 038	-2 639 246
2011	60 534 735	56 855 202	-3 679 534
2010	51 899 414	52 438 587	539 173
2009	43 654 637	45 063 410	1 408 773
2008	62 402 368	65 580 219	3 177 851
2007	59 616 039	65 687 616	6 071 577
2006	55 252 641	61 489 232	6 236 591
2005	47 026 609	52 453 007	5 426 399
2004	40 729 688	48 916 985	8 187 297
2003	36 774 653	46 378 316	9 603 663
2002	35 611 086	47 245 156	11 634 070
2001	35 890 694	47 800 400	11 909 706
2000	36 837 421	49 484 343	12 646 921
1999	29 691 157	39 245 523	9 554 366
1998	29 066 095	38 778 867	9 712 772
1997	27 077 357	35 797 180	8 719 823
1996	23 835 572	31 339 164	7 503 591
1995	21 621 467	29 604 679	7 983 212
1994	20 274 483	25 928 383	5 653 900
1993	17 351 438	22 556 066	5 204 628
1992	15 969 012	18 073 918	2 104 906

2.2 Elintarvikkeiden tuonti

Elintarvikkeiden tuonti on Tullin mittauksien mukaan ollut lähes vuosittain kasvavaa. Vuosia 2009 ja 2014 lukuun ottamatta, jolloin tuonti supistui muutamalla prosentilla. Tuonti on myös euromääräisesti mitattuna kokenut hurjan kasvun viimeisellä vuosikymmenellä. Tuolloin elintarvikkeiden tuonti oli hieman yli kaksi miljardia euroa, kun taas viime vuosina on ylitetty neljän miljardin euron rajapyykki. Elintarvikkeiden kauppa on kuitenkin ollut aina alijäämäistä. Alijäämää kertyi viime vuonna noin 2,6 miljardia euroa, kun taas vuonna 2005 alijäämää oli 1,4 miljardia euroa. Taulukosta 2 nähdään tilastoa Suomen elintarvikkeiden tuonnista vuosilta 2005 ja 2014. Taulukko on koottu Tullin ulkomaankauppatilastosta. Vertailun vuoksi taulukkoon on jätetty tilastoa elintarvikkeiden viennistä. (Tulli 2015 b.)

Taulukko 2. Suomen elintarviketuonti ja -vientä v. 2005 - 2014 (Mukailtu Tulli 2015 b.)

Vuosi	Tuonti Milj. e	Muutos %	Osuus %	Vienti Milj. e	Muutos %	Osuus %	Kauppataase Milj. e
2005	2 341	+8	5,0	927	+3	1,8	-1 414
2006	2 533	+8	4,6	1 058	+14	1,7	-1 475
2007	2 813	+11	4,7	1 254	+19	1,9	-1 559
2008	3 127	+11	5,0	1 310	+4	2,0	-1 816
2009	3 075	-2	7,0	1 129	-14	2,5	-1 946
2010	3 341	+9	6,4	1 270	+13	2,4	-2 071
2011	3 788	+13	6,3	1 513	+19	2,7	-2 274
2012	3 957	+4	6,6	1 518	0	2,7	-2 438
2013	4 178	+6	7,2	1 542	+2	2,8	-2 636
2014	4 153	-1	7,2	1 514	-2	2,7	-2 639

Tuotujen elintarvikkeiden osuus kokonaistuonnista on melko pieni. Tässä on kuitenkin koettu kasvua. Vuonna 2005 määrä oli vielä vain viiden prosentin luokkaa, kun taas kuluneena vuonna se lähestyy jo kahdeksaa prosenttia. Taulukosta 3 nähdään Suomen elintarviketuonti vuonna 2014 tuontiryhmittäin. Taulukko on koottu Tullin tuontitilastoista. Kuten taulukosta nähdään, selvästi suurin osa Suomen elintarviketuonnista koostuu hedelmistä ja kasviksista. Vuonna 2014 hedelmiä ja kasviksia tuotiin 20,4 % eli hieman alle neljännes kaikista tuoduista elintarvikkeista. Euromääräinen arvo hedelmille ja kasviksille oli 860 miljoonaa euroa. Toiseksi suurin elintarviketuontiryhmä oli 10,4 %:n osuudella erinäiset muut elintarvikkeet, joihin lukeutuvat esimerkiksi hedelmäsäilykkeet ja -valmisteet. Näitä tuotiin 432 miljoonan euron edestä. Kolmanneksi enintään tuotiin kahvia, teetä, kakaota ja mausteita sekä näistä tehtyjä tuotteita, joita tuotiin 423 miljoonan euron edestä. Niiden osuus oli 10,2 % vuonna 2014 tuoduista elintarviketuotteista. (Tulli 2015 b.)

Suomen suurin elintarvikkeiden tuontikumppani on vuodesta 2003 ollut Ruotsin sijasta Saksa. Saksan osuus Suomen elintarvikkeiden kokonaistuonnista on viimevuosina ollut 16 prosentin luokkaa, kun taas Ruotsin noin 11 prosentin luokkaa. Kolmanneksi tärkein tuontimaa Suomelle on Alankomaat, josta tulee noin yhdeksän prosenttia tuotavista elintarvikkeista. (Tulli 2015 b.)

Taulukko 3. Elintarviketuonti tavararyhmittäin vuonna 2014 (Mukailtu Tulli 2015 b.)

Tavararyhmä	Milj. e	Muutos %	Osuus %
Liha ja lihatuotteet	331	0	8,0
Maitotaloustuotteet ja munat	401	0	9,7
Kalat ja kalavalmisteet	362	-1	8,7
Vilja ja viljatuotteet	336	-2	8,1
Hedelmät ja kasvikset	860	0	20,7
Sokeri ja sokerivalmisteet, hunaja	156	-20	3,8
Kahvi, tee, kaakao, mausteet; tuotteet niistä	423	+6	10,2
Rehuaineet	313	+5	7,5
Erinäiset elintarvikkeet	432	+4	10,4
Juomat	405	-1	9,8
Tupakka ja tupakkavalmisteet	134	-19	3,2
Yhteensä	4153	-1	100,0

2.3 Yrityksen tuontiedellytykset sekä sisäisten resurssien kartoitus

Ennen maahantuonnin aloittamista yrityksen on tarkasteltava, onko sillä tarvittavat edellytykset tuontitoimintaan. Seuraavat edellytykset on kerätty Pirneksen ja Kukkolan (2002) kirjasta Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Vaikka Pirnes ja Kukkola käsittelevätkin kirjassaan lähinnä vientiedellytyksiä, pätevät samat asiat usein myös tuontiin. Vientiedellytykset, kuten myös tuontiedellytykset, jakautuvat kahteen kohteeseen: yritykseen itseensä kohdistuviin ja suunniteltuun tuotteeseen kohdistuviin. (Pirnes & Kukkola 2002, 92.)

Yrityksen sisäisten resurssien tarkastelussa tulisi Pirneksen ja Kukkolan mukaan huomioida ainakin seuraavat viisi tekijää: liikeidea, taloudelliset resurssit, henkilöstö, markkinoiden vaatimukset ja ulkopuolinen apu. Yrityksen sisäisen tarkastelun suurin kysymys kohdistuu yrityksen liikeideaan. Onko liikeidea sellainen, että se kestää kansainvälisen kilpailun sekä mahdollistaa oikeisiin ja oleellisiin asioihin keskittymisen. Mitä erityisosaamista yritys pystyy markkinoille tuomaan tai mitä hyötyä yritys pystyy asiakkailleen tarjoamaan? Toimivan liikeidean tulisi antaa vastaus kolmeen kysymykseen: mitä myydään, kenelle myydään ja miten myydään. Ennen kun nämä ovat yritykselle täysin selvät, ei tuontitoi-

mintaa kannata aloittaa. Tässä vaiheessa myös nähdään, onko tuotavalle tuotteelle markkinoita ja liiketoiminnalle edellytyksiä. (Pirnes & Kukkola 2002, 92-96.)

Tämän jälkeen tulisi tarkastella yrityksen taloudellisia resursseja. Pystyykö yritys kattamaan tuonnista syntyvä kustannuksia, mahdollisia matkakustannuksia tuontikumppanien luokse ja ostoon liittyviä suuria investointeja. Markkinaselvityksen tekeminenkin kun on jo kustannus. Entä yrityksen henkilöstö, onko heillä kokemusta tuonnista ja kansainvälisistä suhteista? Löytyykö tarvittavaa kielitaitoa tai muita sosiaalisia sekä viestinnällisiä taitoja. Tarvitaanko lisää koulutusta vai pystytäänkö jo olemassa olevilla taidoilla kohtaamaan kansainvälisten markkinoiden haasteet. Kannattaisiko harkita uuden henkilöstön palkkaamista, mikäli tämä on taloudellisesti mahdollista. Markkinoitakin on syytä tarkasteltava niin tuotteen kuin yrityksen sisäisten resurssien kannalta. Millaiset ovat tuotteen markkinat? Ovatko markkinat kuinka kyllästetyt, mahtuuko sinne vielä mukaan? Kuinka yritys pystyisi toimimaan markkinoilla muita paremmin erottuakseen joukosta? Ulkopuolinen tuki on myös hyvä huomioida. Suomessa on useita ulkomaankauppaa edistäviä organisaatioita ja laitoksia. (Pirnes & Kukkola 2002, 92-97.)

Yrityksen sisäisten resurssien lisäksi tulee tarkastella myös suunnitellun tuontituotteen vahvuuksia ja heikkouksia. Pohjoismaiden ja niihin kuuluen myös Suomen markkinat ovat pitkälti kyllästettyjä. Kilpailu on kovaa ja markkinoilla menestyminen vaikeaa. Tällaisessa kilpailutilanteessa edukseen erottautuminen on tärkeää, mikä puolestaan asettaa paineita sopivan tuontituotteen löytämiseen. Tarkastelussa voidaan miettiä vastauksia esimerkiksi seuraaviin kysymyksiin. Pysytäänkö tuontituotteella kilpailemaan jo markkinoilla olevien tuotteiden kanssa? Miten tuote erottuu muista alan kilpailevista tuotteista? Onko tuote mahdollisesti uusi tuote, jota markkinoilla ei vielä ole? Mikä on tuotteen kuluttajalle tarjoama hyöty? Onko tuotteen hinta kilpailukykyinen? Liittyykö tuotteen tuontiin rajoituksia tai vaatimuksia? Millaiset ovat tuotteen kuljetuskustannukset? Sopivan tuottajan löytäminen on myös tärkeää, jotta tuonti olisi luotettavaa ja toimivaa. (Finnpartnership 2015; Pirnes & Kukkola 2002, 92-97.)

2.4 Tuontitapahtuman vaiheet

Tuontitapahtuma voidaan karkeasti jakaa yhdeksään perusvaiheeseen, jotka yritys kohtaa harjoittaessaan tuontia. Vaiheet voivat hieman vaihdella yrityksestä ja lähteestä riippuen. Tässä käytetään aluksi pohjana Melinin (2011, 19) teosta ulkomaankaupan menettelyistä. Tämän jälkeen käsitellään esimerkinomaisesti myös Fintran tuontioppaan yhdeksän tuontin perusvaihetta, avaamatta niitä sen enempää.

Melinin mukaan ennen kuin tuonti aloitetaan, yrityksen on kartoitettava suunnittelemansa tuontituotteen tarve. Ensimmäinen vaihe on tehdä markkinatutkimus ja selvittää, onko tuotteelle olemassa markkinat ja saadaanko tuotetta myytyä, eli kannattaako tuotetta yli-pääätänsä lähteä tuomaan. Jos vastaus on kyllä, siirrytään vaiheeseen kaksi: yhteyksien hankinta. Keneltä tuotteita ostetaan ja kuinka ne toimitetaan Suomeen. Apuna voidaan käyttää erilaisia tuontia ja vientiä edistäviä neuvontapalveluita, joita esimerkiksi Finpro tarjoaa (Melin 2011, 23). Sopivan kumppanin löydyttyä laaditaan tarjouspyyntö. Tarjouspyyntö ja sen esittäminen myyjälle on tuonnin kolmas vaihe, ja tähän vaiheeseen sisältyy usein paljon neuvotteluja, vastatarjouksia ja vertailuja. Onnistuneiden neuvottelujen jälkeen päädytään neljänteen vaiheeseen, joka on kauppasopimuksen syntyminen ja tilausvaihe. (Melin 2011, 19.)

Seuraavat vaiheet vaihtelevat hieman toimitus-, kauppa- ja sopimusehdoista riippuen. Nämä määrittelevät esimerkiksi, kuka vastaa tavarantoimituksesta, mitä maksukäytäntöjä käytetään sekä kuka hoitaa asiakirjojen laatimisen. Tavara tulisi saada toimitettua turvallisesti Suomeen, josta päästään tuonnin viidenteen vaiheeseen: kuljetusjärjestelyihin. Tämän jälkeen seuraa tavarantoimituksen järjestely. Kuudes vaihe on tarpeellisten tuontilissenssien ja asiakirjojen laatiminen. Seitsemännessä vaiheessa tavara vastaanotetaan ja tarkistetaan. Seitsemänten vaiheeseen kuuluu myös mahdolliset reklamaatiot ja palautukset. Tavara on lisäksi maksettava, ja kahdeksantena vaiheena onkin tavarantoimituksen maksu ja mahdollisten rahoitusjärjestelyjen sopiminen sekä hoitaminen. Kun tavara on onnistuneesti kotiutettu ja maksettu, jäljelle jää yhdeksäs ja viimeinen vaihe, jälkiseuranta. (Melin 2011, 19.)

Fintran (2002, 8) Tuontioppaan kokoamat yhdeksän perusvaihetta taas ovat

- hankintalähteen löytäminen
- tarjouspyyntöjen laatiminen
- kauppasopimuksen syntyminen
- kuljetus- ja huolinta
- toimitusten ja aikarajojen valvonta
- rajamuodollisuudet
- vastaanotto ja tavarantoimituksen tarkastaminen
- laskutus sekä mahdollinen reklamointi
- varastointi.

Kuten nähdään tuonnin perusvaiheet muodostuvat pitkälti samoista teemoista. Niiden järjestys ja fokus voi hieman vaihdella, mutta lopputulos on kutakuinkin sama. Fintran

tuontioppaan ainoa eroavaisuus on se, että se huomioi varastoinnin yhdeksi tuonnin perusvaiheeksi. (Fintra 2002, 8.)

2.4.1 Tarjouspyyntö ja tarjous

Tarjouspyyntö on tarjousta edeltävä toimenpide, joka ei kuitenkaan vielä sido tarjouksen lähettäjää millään tavalla. Tarjouspyyntö voidaan antaa kirjallisena tai suullisena, ja se on ensimmäinen virallinen kontaktinsoitus. Tämän jälkeen lähetetään varsinainen tarjous, kauppasopimuksen syntymisen toivossa. Ennen tarjouksen lähettämistä yrityksen on hyvä tehdä taustatyötä. Tutkittavia asioita ovat esimerkiksi erilaiset maksutavat ja kuljetusmuodot, kauppaa jollakin tavalla mahdollisesti rajoittavat tuontirajoitukset sekä verotuslainsäädäntö ja rahoitusjärjestelyt. Näitä kaikkia käsitellään myöhemmin tässä opinnäytetyössä. Niihin perehtyminen on tärkeää, sillä ne kaikki vaikuttavat omalta osaltaan, millaisen tarjouksen yritys mahdollisesti tekee. Myös kauppakumppanin luottotiedot on hyvä tarkistaa, sillä ne vaikuttavat suoraan maksuehtojen laatimiseen. Luottotietoja voi kysyä esimerkiksi yrityksen omalta pankilta. Tarjous on myös ensimmäisiä näyttöjä yrityksen osaamisesta ja ammattimaisuudesta, joten sitä voidaan pitää myös kilpailu- ja markkinointikeinona. (Melin 2011, 44-45.)

2.4.2 Sopimuksen syntyminen

Sopimus syntyy kun myyjä hyväksyy ostajan tekemän tarjouksen. Sopimuksesta tulee sitova sillä hetkellä, kun ostajan tietoon tulee myyjän hyväksyvä vastaus. Myyjä voi kuitenkin olla hyväksymättä tarjousta tai esittää esimerkiksi vastatarjouksen takaisin ostajalle. Jos ostaja hyväksyy nämä muuttuneet ehdot, syntyy sopimus sillä hetkellä, kun tämä hyväksyvä vastaus muuttuneista ehdoista saavuttaa myyjän. Tarjouksen peruuttamisen tulee tapahtua ennen kuin hyväksyvä vastaus ehtii saavuttaa kaupan toisen osapuolen. (Melin 2011, 45.)

Suomessa kuten myös muissa Pohjoismaissa menetellään kyseisellä tavalla. Venäjällä menettely on myös sama ainoastaan sillä eroavaisuudella, että mikään sopimus ei ole pätevä, jos se ei ole kirjallinen. Venäjällä tarjous on myös aina sitova, ellei siitä toisin mainita. Kuitenkin Saksassa jo tarjouksen saapuminen vastaanottajalle tekee siitä tarjouksen tekijän osalta sitovan. Ranskassa, jos tarjous sisältää määräajan sen hyväksynnälle, tarjous on lähettäjänsä osalta sitova, kun se saapuu vastaanottajan tietoon. Jos määräaika ei ole, se voidaan peruuttaa siihen saakka kunnes se hyväksytään. Yhdysvalloissa ja Englannissa tarjous ei sido lähettäjäänsä mitenkään ennen kuin vastaanottaja on tarjouksen hyväksynyt. Sitä ennen tarjous voidaan vapaasti perua, joskin tämä saatetaan nähdä huonona liikemoraalina. Hyväksyvä vastaus katsotaan Saksassa, Ranskassa, Yhdysval-

loissa ja Englannissa lopulliseksi, kun se on lähetetty tai jätetty postiin. (Pehkonen 2000, 74.)

2.5 Tuontisopimukset

Ostoihin kuten kaikkeen kaupankäyntiin liittyy aina omat riskinsä. Kun kaupankäynti on kansainvälistä, ovat riskit usein vielä suurempia ja kauaskantoisempia. Häiriöt saattavat johtaa merkittäviin taloudellisiin tappioihin tai jopa lopettaa koko yritystoiminnan. Tuontisopimuksien tarkoituksena on minimoida ostoon liittyviä riskejä sekä luoda hallittuja ja menestyviä kauppasuhteita. Tuontisopimukset voidaan jakaa kolmeen eri sopimustyyppiin: ostosopimukseen, jälleenmyyntisopimukseen ja agenttisopimukseen. Seuraavassa käydään läpi näitä sopimustyyppisiä. (Fintra 2002, 15.)

Ostosopimus on tyypillisin tuontisopimus. Ostosopimuksessa tuova yritys sitoutuu ostamaan ulkomaalaiselta yritykseltä tietyn tavaraerän tai tavarat. Kertaluonteissa kaupassa toimitaan yleensä myyjän asettamien vakioehtojen mukaan, mutta pitempiaikaisia kumppanuuksia luotaessa kannattaa myyjän kanssa neuvotella sopivista sopimusehdoista ja laatia kauppaan liittyvä ostosopimus. (Fintra 2002, 15.)

Jälleenmyyntisopimus on puolestaan sopimus päämiehen, eli tuotteen valmistajan, edustamisesta tietyllä markkina-alueella. Jälleenmyyjä ostaa tuotteet omaan omistukseensa ja myy niitä eteenpäin. Myynti tapahtuu jälleenmyyjän omalla riskillä ja omaan lukuun. Rahallinen hyöty tulee jälleenmyynnistä syntyneestä katteesta. Jälleenmyyntisopimukset ovat yleensä yksinomaisia, jolloin jälleenmyyntioikeudet omaava yritys on ainoa kyseisen valmistajan tietyllä sopimusalueella tuotteita myyvä toimija. (Fintra 2002, 15; Lukander Ruohola HTO 2012.)

Agenttisopimus toimii kuten jälleenmyyntisopimus, mutta agenttisopimuksessa agentti toimii päämiehensä eli valmistajan nimissä ja tämän lukuun. Agentti välittää ainoastaan tilauksia päämiehelleen, eikä missään vaiheessa omista tavaroita konkreettisesti itse. Tavarat toimitus ja kaikki rahallinen liikenne tapahtuu valmistajan ja loppuasiakkaan välillä, eikä agentin kautta. Tämän myötä rahallinen riski on päämiehellä eikä agentilla. Agentti saa myyntiprovision jokaisesta onnistuneesta kaupasta. (Fintra 2002, 15-16; Lukander Ruohola HTO 2012.)

3 Kuljetus

Tässä kappaleessa tutustutaan maahantuontiin vahvasti liittyvään kuljetustoimintaan. Aluksi käydään läpi hieman teoriaa käsittelemällä logistiikkaa. Tämän jälkeen siirrytään käytännön kuljetuksen tarkasteluun ja tutkitaan kuljetusmuotoja, toimituslausekkeitä sekä huolintaa. Lopuksi käsitellään pakkauksia ja asiakirjoja.

3.1 Logistiikka

Logistisia toimenpiteitä on hyödynnetty yrityksen perustoimintoina jo monia vuosia, kuitenkin vasta viime vuosikymmeninä logistiikka -käsite on vakiintunut. Logistiikka on käsitteenä erittäin laaja ja kattaa monia eri liiketoiminnan vaiheita. Pääpiirteittäin logistiikka voidaan ajatella materiaali-, raha- ja tietovirtojen hallintana. Materiaali-, raha- ja tietovirrat taas hajaantuvat moniin eri osa-alueisiin. (Karrus 2005, 12-13, Logistiikan maailma 2015 a.)

Karruksen määritelmä logistiikasta on hieman laajempi. Karruksen mukaan logistiikka on ”materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen, hankinnan, tuotannon, jakelun ja kierrätyksen, huolto- ja tukipalvelujen, varastointi-, kuljetus- ja muiden lisäarvopalvelujen sekä asiakaspalvelun ja -suhteiden kokonaisvaltaista johtamista ja kehittämistä.” Tässä osassa keskitytään kuitenkin vain kuljetustehtäviin ja -päätöksiin sekä hankintatoimiin osana logistiikkaa, sillä materiaali-, raha- ja tietovirrat tulevat käsitellyiksi kuljetusmuodoissa, asiakirjoissa ja maksuehdoissa. (Karrus 2005, 12-13, Logistiikan maailma 2015 a.)

3.1.1 Kuljetustehtävät

Aloitetaan määrittelemällä eri kuljetustehtäviä. Näitä on Karruksen mukaan viisi perusmuotoa: keruu-, siirto-, runko-, jakelu- ja paluukuljetus. Nämä kuljetusmuodot perustuvat yrityksen oman kapasiteetin käyttöön. Usein kuljetus voidaan ulkoistaa ja käyttää kuljetuspalveluita, jotka hoitavat kuljetussuunnittelun ja kuljetustavat itse. Kuljetuksen ulkoistaminen on etenkin kansainvälisessä kaupassa usein myös käytännöllisin vaihtoehto. Eri kuljetustapojen tuntemisesta voi kuitenkin olla hyötyä maahantuontia ja jälleenmyyntiä suunniteltaessa. (Karrus 2005, 122.)

Keräilykuljetuksen periaatteena on kerätä määräeriä useilta eri toimittajilta seuraavaa tuotannon tai jakelun vaihetta varten. Ajatuksena on, että sen sijaan että jokainen toimittaja toisi itse vajaita kuljetuksia, käyttäisi epätaloudellisen kokoisia kuljetusmuotoja tai perustaisi välivarastoja, kaikki tuotteet voidaan kerätä yhdellä säännöllisellä keräilykuljetuksella. (Karrus 2005, 122.)

Siirtokuljetuksessa tuotteita siirrellään saman yrityksen varastoista tai tuotantopisteistä toiseen. Ajatus on, että tuotteet pysyvät koko ajan saman omistajan hallinnassa ja tiloissa vaikka siirtoja tapahtuukin. Siirtokuljetuksia käytetään kun esimerkiksi jostain toimipisteestä loppuvat tavarat kesken. (Karrus 2005, 122-123.)

Runkokuljetuksella tarkoitetaan tuotteiden kuljetusta jakeluvirran sunnassa eri varastojen välillä. Esimerkiksi kun keskusvarastosta siirretään tavaraa alueellisiin varastoihin. Tavoitteena on täyskuormien ja suurien erien kuljettaminen, sillä matkat ovat usein pitempiä. (Karrus 2005, 123.)

Jakelukuljetus kattaa tuotteiden viennin lopulliseen myyntipisteeseen tai sen läheisyyteen. Ominaisuuksina ovat yleensä lyhyet ajomatkat ja useat kohteet. Päätepiste voi olla esimerkiksi vähittäiskauppa, josta asiakas itse vie tuotteen lopulliseen käyttöpisteeseen. Tai päätepiste voi olla esimerkiksi öljyn jakelun tapauksessa, asiakkaan oma öljysäiliö, jolloin tuote viedään varsinaiselle asiakkaalle asti. (Karrus 2005, 123.)

Paluumatka kuljetuksen jälkeen tapahtuu liiankin usein tyhjällä kuljetusyksiköllä. Paluukuljetuksissa pyritään hyödyntämään tätä kuljetuskapasiteettia ja tuomaan paluumatkalla kuormaa myös takaisin. Ideaalitapauksessa matkat molempiin suuntiin tapahtuisi täyskuormina. Tämän toteutuminen vaatisi kuitenkin pitkäaikaisia sopimussuhteita tai laajaa kansainvälistä tai kotimaista kaupankäyntiä. (Karrus 2005, 124.)

3.1.2 Ostotoiminta

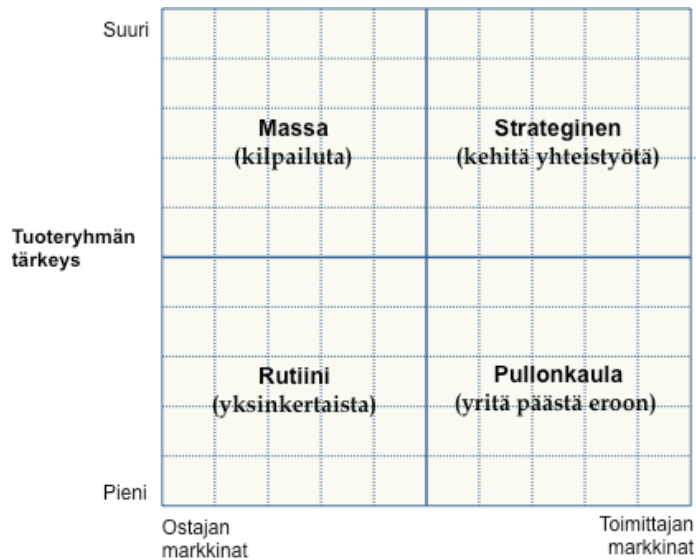
Ostotoiminta on viimeisten vuosikymmenten aikana kokenut melkoisen muutoksen. Kun alkuvaiheessa ostotoiminta keskittyi pitkälti vain sisäisten tarpeiden kattamiseen, ostotoiminta on nykyään paljon monimuotoisempaa. Ostotoiminta on liikkunut yhä enemmän ulkoisten resurssien ja jakelun hallinnan suuntaan. Tarkoituksena on ollut kehittää koko ketjun tehokkuutta ja koordinoitua sekä vastata parhaalla mahdollisella tavalla loppuasiakkaan tarpeisiin. Tässä työssä käsitellään kuitenkin vain ostamista. (Karrus 2005, 232-234.)

Ostaminen voidaan jakaa kahteen päävaiheeseen: ostosopimuksien tekemiseen ja kotiinkutsuihin. Ostosopimusten tekeminen tarkoittaa muun muassa tarjonnan seuranta ja tarpeen kartoittamista, kuten myös tarjouspyyntöjen laatimista. Kotiinkutsujen tekeminen on nykyään taas melko automatisoitua ja mekaanista, jossa käytetään apuna erilaisia tietojärjestelmiä. Ostos merkitys keskittyy siis lähinnä verkoston luomiseen ja siitä hyötymiseen hankintasopimuksia tehtäessä.

Hankintasopimukset voivat olla kestoaltaan monivuotisia ja vaikeasti irtauduttavia, jonka vuoksi niihin kannattaa käyttää paljon aikaa ja resursseja. Tavoitteena on luoda pitkäaikaisia asiakassuhteita, josta molemmat osapuolet hyötyvät. Tällöin toimitusketju voidaan hioa mahdollisimman tehokkaaksi ja luotettavaksi. Usein pitempikestoisissa sopimuksissa kustannukset ovat myös pienempiä. Tutkitaan seuraavaksi muutamaa yleistä oston mallia. (Karrus 2005, 234-235.)

4k:n malli on ostotoiminnan tarkastelussa käytetty malli, jonka keskiössä on asiakaslähtöisyys. 4k:n mallin tarkoituksena on kuvata ostotilanteen vaatimuksia, ja se koostuu nimensä mukaan neljästä k:sta: konfiguraatiosta, kustannuksista, kanavasta ja kyvystä palvella. Konfiguraatio tarkoittaa tarpeen määrittelyä, ja siihen kuuluu myös itse fyysinen tuote ominaisuuksineen. Kustannuksissa tarkastelun kohteena ovat tuotteen koko käyttöelinkaaren kustannukset. Kanava kattaa taas logistiset ominaisuudet, kuten toimitus- ja kuljetuspolitiikan, varastoinnin ja ajanhallinnan. Kykyyn palvella luetaan palveluun ja toimitusten laatuun kuuluvat ominaisuudet. (Karrus 2005, 236-237.)

Ostoportfolio on toinen ostossa yleisesti käytetty malli. Ostoportfoliossa tuotteet sijoitetaan kuvion 1 tapaiseen kaksiulotteiseen nelikenttään. Tässä esimerkissä pystysuora akseli esittää tuoteryhmän tärkeyttä yritykselle, eli mikä merkitys hankinnalla on yrityksen kannattavuuden kannalta. Vaakasuora akseli kuvaa taas markkinoiden luonnetta, onko markkinoilla suuri kilpailu ja paljon toimittajia, tai päinvastoin. Kun markkinoilla on paljon toimittajia, puhutaan ostajan markkinoista. Tällöin ostajalla on mahdollisuus käyttää kilpailuttaessaan toimittajia hintakilpailua hyödykseen. Päinvastaisessa tapauksessa puhutaan toimittajan markkinoista. Akselit voisivat myös olla esimerkiksi saatavuutta ja ostovolyyymiä kuvaavat, kuten Karruksen kirjassa todetaan (Karrus 2005, 237-240). (Logistiikan maailma 2015 b.)



Kuvio 1. Ostoportfolio (Logistiikan maailma 2015 b.)

Kuten kuviosta 1 nähdään, ostoportfolion neljä luokkaa jaetaan edelleen massatuotteisiin, rutiinituotteisiin, strategisiin tuotteisiin ja pullonkaulatuotteisiin. Massa- eli volyymituotteita ostetaan paljon, ja ne ovat yrityksen kannalta erittäin tärkeitä. Niihin sitoutuu paljon rahaa, jolloin kustannusten muutoksilla voi olla suuriakin voitto- tai tappiovaikutuksia. Näiden tuotteiden hankinnan ja toimittajien kilpailuttaminen on kannattavaa. Rutiinituotteiden tarjonta on laajaa, mutta niiden taloudellinen merkitys verrattain pientä. Tulosaikutuksen vähäisyyden vuoksi, kannattaa tällaisten tuotteiden hankinta tehostaa ja yksinkertaistaa mahdollisimman kustannustehokkaaksi, jotta voitto maksimoituisi. (Logistiikan maailma 2015 c; Logistiikan maailma 2015 d.)

Kuten rutiinituotteiden, pullonkaulatuotteiden taloudellinen merkitys on melko vähäistä. Pullonkaulatuotteet ovat kuitenkin muuten yrityksen kannalta merkittävässä osassa. Niitä voivat olla esimerkiksi yrityksen tuotannon kannalta elintärkeitä komponentit tai varaosat. Niiden puuttuminen voi pysäyttää koko tuotantolinjan ja aiheuttaa merkittäviä taloudellisia haittoja. Pullonkaulatuotteille ominaista on myös, että niiden hankintamarkkinat ovat toimittajavetoisia. Toimittajia on vähän, ja valta hintatason määrittelyyn on myyjällä. (Logistiikan maailma 2015 e.)

Pullonkaulatuotteista olisi yleensä kannattavinta päästä eroon. Tämä ei kuitenkaan ole aina mahdollista, jolloin pullonkaulaefektin syntyä tulisi tarkastella kriittisesti, sekä tutkia erilaisia vaihtoehtoja ja korvaavia tuotteita tai toimenpiteitä. Usein perustetaan varmuusvarastoja pullonkaulatuotteiden riskin minimoimiseksi. Tämä voi kuitenkin olla melko kallis vaihtoehto. (Logistiikan maailma 2015 e.)

Strategiset tuotteet ovat yrityksen kannalta tärkein hankintaryhmä. Ne ovat volyymiltään ja kustannuksiltaan suuria, ja niihin sitoutuu suuria rahamääriä. Strategiset tuotteet ovat toimittajavetoisia, eli tuotteilla on yleensä vain yksi tai muutama toimittaja. Ryhmä on muutenkin hankala, sillä hyvän toimittajasuhteen ylläpitäminen voi vaatia paljon resursseja, mutta samalla toimittajan vaihtaminen voi myös olla riskialtista, kallista ja työlästä. Toimittajan kanssa pitää yrittää kehittää mahdollisimman hyvä yhteistyösuhde ja keskittyä yhteiseen kehittämiseen, tulematta kuitenkaan liian riippuvaiseksi yhdestä yksittäisestä toimittajasta. Strategisia tuotteita ei kannata olla kovin montaa, sillä vaikka ne ovat volyymiltään suuria, on niiden toimittajasuhteiden ylläpitäminen myös työlästä ja resursseja vaativaa. (Logistiikan maailma 2015 f.)

3.2 Kuljetusmuodot

Ulkomaankaupassa on käytössä käytännössä neljä kuljetustapaa: laiva-, rautatie-, auto- sekä lentokuljetus. Näiden lisäksi voidaan käyttää myös yhden kuljetusmuodon sijasta useampaa kuljetustapaa, jolloin puhutaan yhdistetystä kuljetuksesta, sekä kuriirikuljetuksia ja kansainvälisiä postikuljetuksia. Kuriiri- ja postikuljetuksia käytetään perinteisesti ainoastaan pienemmille lähetyksille, joten niitä ei tässä käsitellä tarkemmin. (Melin 2011, 194-196.)

Kuljetusmuotoa valitessa on otettava huomioon kuljetuksen kuljetuskustannukset, tavarán määrä ja mitat, määränpää, tavarán arvo suhteessa kuljetuskustannuksiin, tavarán vahingoittumisalttius, toimitusaika sekä asiakaspalvelun laatu. Asiaa voidaan tutkia esimerkiksi taulukolla 4, joka on koottu Kirsti Melinin kirjasta Ulkomaankaupan menettelyt – vienti ja tuonti, 2011. Taulukon tarkoituksena on pisteyttää kukin ominaisuus sen mukaan, mikä kussakin tapauksessa on parhaiten toimiva tai tavoitteet kattava. Kuljetusmuoto, joka saa tässä tapauksessa pienimmät yhteispisteet, olisi paras vaihtoehto. Tässä esimerkissä taulukossa ei olla huomioitu kuljetuksen hintaa, eikä kuljettavan tuotteen laatua. (Melin 2011, 194-196.)

Taulukko 4. Kuljetusten ominaisuuksien vertailuesimerkki (Mukailtu Melin 2011, 195-196.)

Kuljetusten ominaisuudet	Maantie	Rautatie	Lento	Meri
Nopeus	Nopea 2	Hidas 3	Nopea 1	Hidas 4
Käytettävyys	Hyvä 1	Hyvä 2	Huono 3	Huono 4
Käyttövarmuus	Hyvä 1	Hyvä 2	Huono 4	Huono 3
Kyvykkyys	Huono 3	Hyvä 2	Huono 4	Hyvä 1
Toistuvuus	Hyvä 1	Huono 3	Hyvä 2	Huono 4
Pisteet	8	12	14	16

3.2.1 Merikuljetukset

Suomen ulkomaankaupasta noin 80 % toteutetaan merikuljetusten kautta. Puhutaan siis erittäin merkittävästä osuudesta Suomen ulkomaankaupassa. Merikuljetukset voidaan jakaa kolmeen erilaiseen kuljetusjärjestelmään: hakurahti-, linja- ja sopimusliikenteeseen. (Melin 2011, 196-197.)

Merikuljetukset mahdollistavat suurien määrien kuljettamisen kerralla suhteellisen edulliseen hintaan. Merikuljetukset ovat myös muihin kuljetusmuotoihin verraten melko energiataloudellista, sillä merikuljetuksista syntyvät päästöt ovat yleensä suhteessa muita kuljetusmuotoja pienempiä. Suurten määrien kuljettamiseen liittyy kuitenkin myös suuria riskejä. Onnettomuuden sattuessa, taloudelliset tappiot voivat nousta kovinkin suuriksi ja vaikutukset olla kauaskantoisia ja laajoja. (Fintra 2002, 42; Melin 2011, 209.)

Merikuljetuksessa vastuu tavarán perille pääsystä kunnossa on pääsääntöisesti rahdinkuljettajalla. Rahdinkuljettajan vastuulla on korvata matkalla tapahtuneesta tavarán häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä aiheutuvasta vahingosta, paitsi jos vahinko on seurausta tapahtumista, joihin rahdinkuljettaja ei millään tavalla olisi voinut varautua. (Pasanen 2005, 290-291.)

Hakurahtiliikenteellä tarkoitetaan tavaroiden kuljettamista satamasta toiseen ilman säännömukaista aikataulua. Yli kolme neljäsosaa merirahtiliikenteestä luetaan hakurahtiliikenteeksi. Rahti määräytyy sen mukaan, mikä kysyntä ja tarjonta kulloinkin on, eli millainen markkinatilanne on. Yleisemmin tätä kuljetustyyppiä käytetään vilja-, öljy-, hiili- ja lannoitemarkkinoilla. Hakurahtiliikenteessä asiakas ostaa joko koko aluksen oman lastinsa käyttöön tai vain jonkun tietyn osan siitä. (Melin 2011, 197; Pasanen 2005, 288-289.)

Hakurahtiliikenteessä puhutaan myös erikseen matkarahtauksesta ja aikarahtauksesta. Matkarahtauksella tarkoitetaan sitä, että rahti kuljetetaan määrätystä satamasta toiseen ja kustannukset määritetään rahdin koon mukaan, yleensä tonniperusteisesti dollareina tai kokonaissummana. Matkarahtauksessa varustamo vastaa päivä- ja matkakustannuksista, kun taas rahtaaja siitä, että tavaraa on rahtaus sopimuksen mukainen määrä. Tavaraa ollessa vähemmän tai ei ollenkaan, on rahtaaja velvollinen korvaamaan varustamolle puuttuvasta osuudesta. Matkarahtauksessa otetaan myös huomioon lastaukseen ja purkuun menevä aika, joka on yleensä sovittu etukäteen. Mikäli aika ylittyy, rahtaaja on korvausvelvollinen varustamolle, ja mikäli aika alittuu, varustamon on maksettava hyvitystä rahtaajalle. Vasta kun tavara on kokonaisuudessaan toimitettu, on se varustamon omaisuutta. (Logistiikan maailma 2015 g; Melin 2011, 197; Pasanen 2005, 288-289.)

Aikarahtauksessa laivaa vuokrataan rahtaajalle tietyksi ajaksi korvausta vastaan. Korvaus lasketaan yleensä dollarimääräisesti päivissä. Tänä aikana laivan liikennöintiin liittyvät kustannukset ovat rahtaajan vastuulla. Tähän kuuluvat esimerkiksi tulli-, polttoaine-, satama ja lastinkäsittelykustannukset. Varustamo taas huolehtii aluksen teknisestä ylläpidosta ja miehistön palkoista sekä muista miehistökustannuksista. (Logistiikan maailma 2015 g; Melin 2011, 197.)

Toisin kuin hakurahtiliikenteessä, linjaliikenteessä kuljetaan ennalta ilmoitetulla aikataululla ja määrätyillä reiteillä. Yleensä aikataulut ovat viitteellisiä, mutta lyhyemmillä matkoilla voidaan liikennöidä tarkkojen kellonaikojenkin mukaan. Linjaliikenteessä kulkeva tavaramäärä on hakurahtiliikennettä huomattavasti pienempää. Noin 10 % meritse kulkevasta tavaramäärästä kulkee linjaliikenteen välityksellä. Yleensä kuljetettavan tavarantoiminnan arvo on kuitenkin huomattavasti suurempaa kuin muissa liikennemuodoissa. Linjaliikenteessä käytetään konossementtejä korvaamaan erilliset rahtaussopimukset. Asiakirjoja käsitellään tarkemmin 3.6 ”asiakirjat”. (Logistiikan maailma 2015 h; Melin 2011, 197.)

Sopimusliikennettä käytetään suurien massatavaroiden kuljettamiseen. Sopimusliikenteessä sopimuksen osapuolet sopivat itse tapauskohtaisista kuljetusehdoista. Tarkoituksena on saada sopimukset muokattua mahdollisimman hyvin asiakkaiden tarpeiden mukaisiksi. Tämän tyyppiseen liikenteeseen liittyvät sopimukset ovatkin usein pitkäaikaisia asiakkuuksia. (Liikennevirasto 2003; Melin 2011, 198.)

3.2.2 Autokuljetukset

Autokuljetukset jakautuvat kahteen eri kuljetustyyppiin: tilausliikenteeseen ja linjaliikenteeseen. Tilausliikenteessä asiakas tilaa kuljetukset pisteestä A pisteeseen B, niin sanotusti ovelta ovelle. Linjaliikenteessä kuljetukset ovat säännöllisiä ja toistuvia ennalta määritettyjen pisteiden A ja pisteen B välillä. Autokuljetukset ovat siis melko joustavia ja kuljetus yleensä nopeaa. Autokuljetuksiin liittyy kuitenkin paino ja kokorajoituksia, työaika- ja aikarajoituksia, Suomessa etenkin korkeita palkkakuluja ja erilaisia maantieveroja, jotka tuovat lisäkustannuksia ja rajoituksia kuljetuksiin. Rahdin kuljettajan on myös tiedettävä milloin ja mitä kautta kohteeseen kannattaa ajaa, sillä nykyään monet Euroopan suuret kaupungit ovat päivisin ruuhkaisia ja läpikulku vaivalloista. Raskaisiin kuljetuksiin voi liittyä myös aikarajoituksia. Autokuljetukset eivät myöskään välttämättä ole niin turvallisia kuin muut kuljetusmuodot. Levähdyspaikoilla tapahtuvat ryöstöt ovat autokuljetusten arkipäivää. (Melin 2011, 210-214.)

Autokuljetuksessa rahdinkuljettaja on vastuussa tavaran vahingoittumisesta, katoamisesta, viivästymisestä ja muusta muutoksesta kuljetuksen aikana. Poikkeuksia ovat tilanteet, joissa vahinko on syntynyt tilanteessa, johon rahdinkuljettaja ei ole voinut mitenkään vaikuttaa, tai jos rahdinkuljettaja pystyy osoittamaan että vahinko on syntynyt ennen kuljetukseen ottoa tai tavaran muuten ollessa puutteellista. Vastuu siirtyy tavarankuljettajalle sinä hetkenä kun hän ottaa tavaran vastaan lähettäjältä tai kuljetustermiinalista. (Melin 2011, 212; Pasanen 2005, 318-320.)

3.2.3 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetukset ovat nopea, luotettava, turvallinen ja ympäristöystävällinen vaihtoehto tavaran kuljetukseen. Tavaraa saadaan vietyä kerralla suuria määriä ja melko edulliseen hintaan. Rautatiekuljetuksiin on myös saatavilla tarvittaessa erikoiskalustoa kylmäkuljetuksiin tai muihin erikoiskohtelua vaativiin kuljetuksiin. Rautatiekuljetukset ovat kuitenkin täysin sidonnaisia olemassa oleviin asemiin ja kiskoihin, jotka eivät välttämättä ole optimaalisissa kohteissa. Lisäksi erikokoiset raidelevyydet tuovat omat haittansa ja viivästyksensä. Tehokkaimmin rautatiekuljetukset toimivat suurten massojen säännöllisille kuljetuksille. (Fintra 2002, 42; Logistiikan maailma 2015 i; Melin 2011, 217.)

Rautatiekuljetuksissa rautateiden enimmäisvastuun määrä on rajoitettua, eivätkä rautatiet ole vastuussa esimerkiksi erittäin vaarallisten aineiden kuljetuksesta tai tavaroiden ominaisuuksista syntyvistä vahingoista. Rautatiet vastaavat muuten normaaliin tapaan kaikesta vahingosta, joka syntyy sen oman tai sen henkilökunnan toiminnan seurauksena. Rautatiet vastaavat yleisesti myös tavaran katoamisesta, vahingoittumisesta ja viivästymisestä, mutta eivät päälysten puutteellisuudesta seuranneista vioista, olosuhteiden luomista vioista tai lähettäjän tai vastaanottajan aiheuttamasta viasta. Rautatien vastuu alkaa vastaanotettaessa kuljetettava tavara ja päättyy luovutettaessa tavaran vastaanottajalle. (Melin 2011, 216; Pasanen 2005, 314.)

3.2.4 Lentokuljetukset

Lentokuljetuksia käytetään yleensä haluttaessa mahdollisimman nopea ja varma kuljetus. Lentokuljetuksen reittiverkosto on laaja ja kuljetuksen aikana ei ole tarvetta uudelleenlastauksille, mikä myös mahdollistaa halvempien pakkausmateriaalien käytön. Lentokuljetusten rahtikustannukset ovat kuitenkin korkeat, ja se onkin yksikkökustannuksiltaan kallein kuljetusmuoto. (Fintra 2002, 43; Logistiikan maailma 2015 j; Melin 2011, 218.)

Lentokuljetuksia käytetään kun kyseessä on esimerkiksi helposti pilaantuva tuote, jonka halutaan säilyvän hyvänä nopean kuljetuksen avulla, tai tuote jonka ajankohtaisuus ei

kestä enemmän aikaa vieviä kuljetusmuotoja. Lentokuljetuksia käytetään usein myös tavaroille, joiden arvo suhteessa sen painoon on hyvin korkea, kuten lääketieteellisuuden tuotteille. Vaikka lentokuljetus on kallista, voi se myös olla varteenotettava vaihtoehto tapauksessa, jossa kuljetus vaatisi monia käsittelyvaiheita ja siirtoja eri kuljetusvälineiden välillä, jolloin riskit ja kustannukset kasvavat. Joistakin kohteista, kuten Afrikasta, on muilla kuljetusmuodoilla mahdotonta tai erittäin haasteellista ja kallista tuoda, jolloin ainoa vaihtoehto on lentokuljetusten käyttäminen. (Logistiikan maailma 2015 j; Melin 2011, 218.)

Lentorahdinkuljettaja on vastuussa tavarahan vahingoittumisesta, katoamisesta, rikkoutumisesta ja viivästyisestä sinä aikana, kun se on rahdinkuljettajan huostassa. Vastuu kattaa myös tavarahan siirtämiseen liittyvät vaiheet, sekä rahdinkuljettajan kanssa tekemisessä olevien muiden henkilöiden toimet. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole korvausvelvollinen tapauksissa, joissa vahinko johtuu tavarahan omasta huonosta laadusta tai alkuperäisesti jo huonosta pakkauksesta. Erilaiset maahantuontiin liittyvät viranomaisten toimenpiteet ovat myös rahdinkuljettajan vastuun ulkopuolella. (Melin 2011, 218; Pasanen 2005, 327-328.)

3.2.5 Yhdistetyt kuljetukset

Usein pelkällä meri-, rautatie- tai lentokuljetuksella ei päästä haluttuun kohteeseen, joten näiden lisäksi on käytettävä myös autokuljetuksia. Kuljetuksia, joissa käytetään useampaa kuin yhtä eri kuljetusmuotoa, kutsutaan yhdistetyiksi kuljetuksiksi. Yhdistettyjen kuljetusten käyttö on viime vuosina, konttikuljetusten ja muiden yhtenäisten kuljetusyksiköiden yleistyttyä, lisääntynyt, sillä esimerkiksi kontteja on melko turvallista ja helppoa siirtää kuljetusmuodosta toiseen. Kuljetusmuodosta toiseen vaihtaminen tuo kuitenkin lisäkustannuksia, jonka vuoksi mahdollisimman pitkään pyritään käyttämään samaa kuljetusmuotoa. (Logistiikan maailma 2015 k; Melin 2011, 221.)

3.3 Incoterms 2010

Incoterms 2010 -toimituslausekkeet koostuvat 11 toimituslausekkeesta, jotka määrittelevät kuljetuksen osapuolten eli myyjän ja ostajan toimintavelvollisuuksia, kustannusvastuita, riskin siirtymistä, asiakirjojen hoitamisvastuita, vakuuttamisvelvollisuuksia, pakkausvelvollisuuksia, tarkastusvelvollisuuksia ja ilmoitusvelvollisuuksia. Toimituslausekkeista seitsemän ensimmäistä sopii kaikille kuljetusmuodoille ja neljä viimeistä vain vesikuljetuksille. Lausekkeet voidaan jakaa myös ryhmiin niiden luonnetta kuvaavan ensimmäisen kirjaimen mukaan. Tällöin lausekkeet jakautuvat E-, F-, C- ja D-ryhmään. (Logistiikan maailma 2015 l; Melin 2011, 57-58.)

EXW, Ex Works (noudettuna lähettäjältä) – lausekkeessa tavarán myyjä asettaa tavarán valmiiksi myyjän noudettavaksi myyjän toimitiloissa, varastosta tai muussa nimetyssä paikassa. Ex Works on niin kutsuttu noutolauseke, jossa myyjällä on tavarantoimitamisessa minimivelvollisuudet, ja ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä. Myyjän ei tarvitse edes lastata tavaraa ostajan ajoneuvoon, ellei tästä erikseen kauppasopimuksessa sovita. Ex Works-lauseketta suositellaan käytettäväksi vain kotimaan kaupassa, ostajan suuren vastuun vuoksi. Ostaja vastaa itse tavarán maahantuontiin tai vientiin liittyvistä selvityksistä, ja rahdinkuljettajan nimeämisestä. (Fintra 2002, 106; Melin 2011, 61-62.)

FCA, Free Carrier (vapaasti rahdinkuljettajalla) – lausekkeessa myyjä toimittaa tavarán ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle ostajan nimeämässä paikassa. Myyjän on tarvittaessa pystyttävä todistamaan, että tavara on luovutettu rahdinkuljettajalle. Myyjän on myös huolehdittava kauppalaskusta ja muista mahdollisista asiakirjoista. Tavarán luovutuspaikan sopimisessa on huomioitava, että mikäli tavara luovutetaan ostajalle myyjän tiloissa, on myyjä vastuussa tavarán lastauksesta. Muussa tapauksessa myyjän vastuu loppuu tavarán toimittamiseen sovittuun paikkaan. Tavarán purkaminen kuljetusajoneuvosta on siis jo ostajan vastuulla. (Melin 2011, 63; Pirnes & Kukkola 2002, 187-188.)

CPT, Carriage Paid To (kuljetus maksettu) – lausekkeessa myyjä hoitaa tavaralle rahdinkuljettajan ja tekee tämän kanssa kuljetussopimuksen. Tämän jälkeen myyjä toimittaa tavarán ensimmäiselle rahdinkuljettajalle sekä maksaa rahdin ostajan niemeään paikkaan. Myyjä huolehtii tavarán vientiselvityksistä ja toimittajaa ostajalle kauppalaskun ja rahtikirjan. Ostaja huolehtii taas tavarán tuontiselvityksen sekä vastaanottaa tavarán rahdinkuljettajalta sovituissa paikoissa. Vastuu tavarasta siirtyy kuitenkin ostajalle heti kun myyjä on luovuttanut tavarán ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. Kaikki luovutuksen jälkeiset toimet sekä mahdolliset lisäkustannukset ovat ostajan vastuulla. (Fintra 2002, 109; Melin 2011, 64-65.)

CIP, Carriage And Insurance Paid To (kuljetus ja vakuutus maksettuina) – lauseke on muuten sama kuin CPT -lauseke sillä poikkeuksella, että CIP -lausekkeessa myyjän on järjestävä ja maksettava tavarán kuljetukselle vakuutus. Ostajan on kuitenkin hyvä pitää mielessä, että myyjän velvollisuus on ottaa vain vähimmäisehdot täyttävä vakuutus. Mikäli ostaja haluaa laajemman vakuutuksen, on tästä sovittava myyjän kanssa erikseen tai otettava vähimmäisvakuutuksen lisäksi muita vakuutuksia omaan laskuun. Kuten CPT -lausekkeessa, myyjä hoitaa tavaralle kuljettajan, tekee tämän kanssa rahtisopimuksen ja maksaa tavarán rahdin sekä tekee vientiselvitykset. Myyjä kuljettaa tavarán ensimmäiselle rahdinkuljettajalle ja toimittaa kauppalaskun, rahtikirjan ja tavaravakuutuskirjan ostajalle. Riski myyjältä ostajalle siirtyy kun tavara luovutetaan ensimmäiselle rahdinkuljettajalle.

Ostajan on hoidettava tavarantoimitukset. (Fintra 2002, 109-110; Melin 2011, 65-66.)

DAT, Delivered At Terminal (toimitettuna terminaalissa) – lausekkeessa tavara on toimitettu kun myyjä on purkanut tavarantoimitusvälineestä ostajan nimeämässä terminaalissa. Myyjä järjestää tavarantoimituksen, tekee toimitussopimuksen, toimittaa ostajalle vastaanottamiseen tarvittavat asiakirjat ja hoitaa toimitukset. Myyjä vastaa tavarantoimituksen matkalla kohdistuvista riskeistä. Vasta kun tavara on toimitettu ostajan nimeämään terminaalisiin, riski siirtyy ostajalle. Ostajan tulee myös hoitaa tavarantoimitukset. (Logistiikan maailma 2015 I; Melin 2011, 67.)

DAP, Delivered At Place (toimitettuna määräpaikalle) – lausekkeessa myyjä toimittaa tavarantoimituksen ostajalle ostajan nimeämään paikkaan ja hoitaa toimituskustannukset. Ostajan vastuulla on tavarantoimituksen purku toimitusvälineestä tähän liittyvine riskeineen ja kustannuksineen, ellei tämä ole erikseen sopimuksessa sovittu olevan myyjän vastuulla. Myyjä vastaa kaikista toimitukseen liittyvistä riskeistä ja kustannuksista. Ostaja kuitenkin vastaa toimituksista ja mahdollisista tullimaksuista ja veroista. (Logistiikan maailma 2015 m; Melin 2011, 68-89.)

DDP, Delivered Duty Paid (toimitettuna tullattuna) – lauseke perustuu siihen että myyjä toimittaa tavarantoimituksen ostajalle tulliselvitettynä sovittuun paikkaan. Ostaja purkaa tässä paikassa tavarantoimituksen myyjän toimitusvälineestä. Myyjällä on maksimivastuut, ja matkalla sisältyvät riskit, kulut, vienti- ja toimitukset, tullimaksut ja toimitusverojen maksut ovat kaikki myyjän vastuulla. Tavarantoimituksen purkaminen myyjän toimitusvälineestä on kuitenkin rahallisesti ja riskillisesti ostajan vastuulla. Myyjä tulee myös toimittaa ostajalle tavarantoimituksen saantiin oikeuttavat asiakirjat. (Fintra 2002, 112; Melin 2011, 69-70.)

FAS, Free Alongside Ship (vapaasti aluksen sivulla) – lausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavarantoimituksen ostajan käyttämän aluksen viereen nimetyssä satamassa. Myyjä huolehtii toimituksista, ellei tämä erikseen sovi kauppasopimuksessa ostajan vastuulle, ja lähettää ostajalle tavarantoimituksen toimituksen. Myyjän riski rajoittuu vain tavarantoimituksen aluksen viereen toimitamiseen. Ostaja solmii toimitussopimuksen valitseman rahdinkuljettajan kanssa, ja vastaa tavarantoimituksen lastauksesta ja matkasta kustannuksineen ja riskeineen. Toimitussopimuksen voidaan myös erikseen sopia olevan myyjän vastuulla, mikäli ostaja tätä pyytää ja myyjä siihen suostuu, tai mikäli se on yleisesti käytetty kaupallinen käytäntö. Ostaja kuitenkin vastaa silti toimitussopimuksen kustannuksista. (Fintra 2002, 107; Melin 2011, 70-71.)

FOB, Free On Board (vapaasti aluksessa) – lausekkeessa myyjä toimittaa tavaran ostajan alukseen. Myyjä on vastuussa tavaran kustannuksista ja riskeistä siihen asti kunnes tavaralla on toimitettu ostajan nimeämään alukseen. Myyjä hoitaa tavaran vientiselvityksen, maksaa kaikki vientiin liittyvät kustannukset ja lähettää ostajalle todisteen toimituksesta. Lastauksen jälkeen riskit ja kustannukset ovat ostajan vastuulla. Kuten edellisessäkin lausekkeessa, ostaja hoitaa itse kuljetussopimukset ja muut tavaran tuontiin liittyvät sopimukset, selvitykset ja kustannukset. (Fintra 2002, 107; Melin 2011, 71-72.)

CFR, Cost And Freight (kulut ja rahti) – lausekkeen mukaan myyjä hoitaa tavaran toimituksen ostajan nimeämään alukseen, tekee kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin määräsatamaan. Myyjä myös vientiselvittää tavaran ja toimittaa ostajalle kauppalaskun. Myyjän riski loppuu ja tavaravastuu siirtyy ostajalle kuitenkin jo, kun tavara on toimitettu alukseen. Ostajan velvollisuudeksi jää tavaran vastaanotto ja purku, ellei tätä ole erikseen sopimuksessa nimetty myyjän vastuulle, sekä tuontiselvityksen tekeminen. (Fintra 2002, 107-108; Melin 2011, 72-73.)

CIF, Cost, Insurance And Freight (kulut, vakuutus ja rahti maksettuna) – lauseke on melko sama kuin CFR – lauseke, mutta pienellä poikkeuksella: myyjän on otettava tavaralle merivakuutus matkan aikana mahdollisesti esiintyvien riskien varalle. Tässä on hyvä huomioida, että myyjää veloitetaan ottamaan vain vähimmäisehtojen mukainen vakuutus. Mikäli ostaja haluaa kattavamman vakuutuksen, on tästä erikseen sovittava myyjän kanssa tai otettava lisävakuutuksia ostajan omaan laskuun. Kuten CFR – lausekkeessa myyjä toimittaa tavaran alukseen, maksaa lastauskustannukset, hoitaa kuljetussopimuksen, tekee vientiselvityksen ja toimittaa ostajalle kauppalaskun sekä kuljetusasiakirjan ja vakuutusasiakirjan. Myyjän vastuu päättyy kuitenkin muilta osin tavaran ylittäessä aluksen rajan. Ostaja on siis vastuussa matkan aikana tapahtuneista vahingoista ja mahdollisista lisäkustannuksista. Ostajan tulee myös huolehtia tavaran tuontiselvityksestä ja vastaanottamisesta sekä huolehtia purkukustannuksista, ellei niitä erikseen sopimuksessa nimetä myyjän vastuulle. (Fintra 2002, 108; Melin 2011, 73-74.)

3.4 Huolinta

Huolitsija on omissa nimissään toimiva, usein ulkomaankaupassa käytetty, kolmas osapuoli, joka myyjän tai ostajan nimissä huolehtii tavaralähetysten ja niihin liittyvien toimenpiteistä. Huolintaliikkeet toimivat siis viejän ja tuojan välikätenä ja oman alansa asiantuntijoina. Huolintaliikkeet hoitavat asiakkaansa puolesta sellaiset vientiin ja tuontiin liittyvät asiat, joista asiakkaalla ei ole tietotaitoa, tarvittavia suhteita tai joita asiakas ei ehdi itse tehdä. Huolitsija hoitaa kaiken huolintasopimuksen mukaisesti. Huolintasopimus on huo-

linaliikkeen ja asiakkaan välinen sopimus, joka määrittelee huolitsijan työtehtävät. (Logistiikan maailma 2015 n; Melin 2011, 232-234.)

3.4.1 Huolitsijan tehtävät

Huolitsija huolehtii, että tavaran tuonti tapahtuu asiakkaan lakeja noudattaen, sopimusten ja määräysten mukaan, ajallaan oikeaan paikkaan ja mahdollisimman kustannustehokkaasti. Tämä pitää sisällään muun muassa varastointiin, pakkaukseen, lastaukseen, käsittelyyn, tarkastukseen ja jakeluun liittyviä palveluita. Lisäksi huolintaliikkeet tarjoavat palveluita tai neuvontaa tullauksen, asiakirjojen laatimisen, verotuksen ja vakuutusten hoitamiseen. Huolitsijat huolehtivat nykyään myös Intrastat-tilastoinnista ja vastaavat arvonlisäverovelvollisuuden hoitamisesta. Huolitsijan tehtävät vaihtelevat sen mukaan, mitä asiakas haluaa huolitsijan hänen puolestaan hoitavan. (Fintra 2002, 52; Logistiikan maailma 2015 n; Melin 2011, 232-236; Suomen kuljetusopas 2015.)

3.4.2 Huolitsijan velvollisuudet

Huolitsijan velvollisuudet voidaan jakaa viiteen eri velvollisuuteen. Huolitsijalla on toimimis-, tarkastus-, toimintaohjeiden noudattamis-, lojaliteetti- ja tilitysvelvollisuus. Toimimisvelvollisuudella tarkoitetaan, että huolitsijan on toteutettava päämiehensä kanssa sovitut tehtävät. Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuuden ja lojaliteettivelvollisuuden mukaan huolitsijan on toimittava aina toimeksiantajansa eli päämiehensä edun mukaisesti. Huolitsijan on välitettävä toimintaohjeet valitsemilleen rahdinkuljettajille ja edustajille, ja tehtävä näiden kanssa tarvittavat sopimukset ja suunnitelmat kuljetusohjeiden mukaisesti. Huolitsijan tulee tarkastusvelvollisuuden mukaan tarkistaa aina tavaran kunto ja lukumäärä sekä tarvittavien asiakirjojen paikkaansa pitävyys. Kun kuljetus on onnistuneesti toimitettu asiakkaalle, huolitsijan viimeinen velvollisuus on tehdä toimistaan tilitys toimeksiantajalleen. (Melin 2011, 235; Suomen kuljetusopas 2015.)

3.4.3 Tuontihuolinta

Tuonnin yhteydessä huolitsija hoitaa asiakkaansa puolesta tavaran vastaanoton rahdinkuljettajalta ja maksaa mahdolliset rahtimaksut. Huolitsija huolehtii joko itse tuontiin liittyvistä tullimuodollisuuksista, tulliselvityksineen ja dokumentteineen, tai avustaa asiakastaan näiden teossa. Tämän jälkeen huolitsija hoitaa tavaralle kuljetusjärjestelyn ja välittää tavaran asiakkaalleen, tai siirtää tavaran omaan terminaaliinsa välivarastointia varten. Huolitsija voi myös hoitaa kauppahinnan perinnän vastaanoton yhteydessä, hankkia tarvittavat vakuutukset ja asiakirjat loppukuljetukselle. (Melin 2011, 233; Pehkonen 2000, 161.)

3.5 Pakkaus

Pakkauksella on monta perustehtävää kaupankäynnissä. Pakkauksen päätehtävänä voidaan kuitenkin pitää tuotteen suojaamista. Tuotteen on säilyttävä ehjänä tuotantotehtaalta aina kaupan hyllylle ja loppuasiakkaalle asti. Pakkauksen on myös tuotava tuotteelle lisäarvoa, toimia kustannustehokkaasti ja olla asiakkaiden silmissä houkutteleva. Nykyään tuotteiden tunnistettavuus ja jäljitettävyyden pakkausten käyttämien etätunnistimien avulla on myös suuressa nousussa. Tässä kappaleessa käydään läpi pääpiirteittäin pakkauksen tehtäviä ja logistiikan vaatimia pakkausmerkintöjä. Elintarvikkeiden pakkausmerkinnät käydään läpi kappaleessa 6.2 ”pakkausmerkinnät”. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 9.)

3.5.1 Pakkauksen tehtävät

Kuten edellä on mainittu, pakkaukselle voidaan asettaa joitakin perustehtäviä. Ensinnäkin pakkauksen on suojattava tuotetta ympäristöltä. Tuotteet voivat tulla pitkänkin matkan päästä, ja pakkauksen on oltava huolellisesti suunniteltu, jotta tuote selviää tämän matkan ehjänä eikä menetä myyntiarvoaan matkan aikana. Pakkaukseen kohdistuu fyysikaalista, kemiallista ja biologista rasitusta matkan aikana, ja tuote voi altistua esimerkiksi värinälle, iskuille, erilaisille hajuille, valolle ja kosteudelle. Pakkauksen on suojattava tarpeen tullen tuotetta näiltä kaikilta tekijöiltä. Samalla tavoin pakkauksen on myös suojattava ympäristöä tuotteelta. Esimerkiksi pakkausmateriaalien ja määrän valinta sekä niiden kierrätettävyyssaste vaikuttavat siihen, kuinka paljon rasitusta pakkaus aiheuttaa ympäristölleen. Pakkaus suojaa myös tuotteen turvallisuutta, sillä hyvin pakatusta tuotteesta nähdään, jos se on matkan aikana avattu ja tuotteeseen on päästy vaikuttamaan. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 11-12.)

Monissa tapauksissa pakkaukset kulkevat suurien lajittelukeskusten läpi. Tämä asettaa pakkaukselle vaatimuksen kestää suuriakin nopeuksia. Pakkausten muodon ja materiaalin kitkaominaisuuksien tulee esimerkiksi olla lajitteluun soveltuvia. Lisäksi tilankäyttö pysytään optimoimaan paremmin, jos pakkaukset noudattavat samoja pakkausmittoja. Eri tuotteilla on omat vaatimuksensa siitä, mitä tietoja tuotteesta pakkauksessa on oltava. Pakkausmerkinnöistä voidaan nähdä, miten tuotetta tulisi säilöä tai muulla tavalla käsitellä ja käyttää. Pakkausmerkinnät ja niissä olevat koodit auttavat lisäksi pakkauksen paikannuksessa ja lisätietojen saatavuudessa. Pakkauksen tehtävä on myös toimia tuotteen markkinoituvana ja tuoteimagona. Kuluttaja saattaa tunnistaa tuotteen jo pelkän pakkauksen perusteella, joten pakkauksen ulkomuotoon tulisi kiinnittää huomioita. Pakkauksen tulisi myös ohjeistaa kuluttajaa pakkauksen hävittämisestä ja turvallisesta käytöstä sekä estää haitallisten tai myrkyllisten tuotteiden päätyksen esimerkiksi lasten käsiin. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 11-12.)

3.5.2 Kollimerkinnät ja koodit

Kollilla tarkoitetaan kuljetuksessa käytettyä pienintä käsiteltävää yksikköä. Useimmiten tällä tarkoitetaan kuljetuspakkausta. Suomessa käytettävien standardien mukaan pakkauksesta on löydyttävä kuljetusmerkki, tiedonantomerkintä, osoitemerkintä ja käsittelymerkintä (Melin 2011, 228). Kuljetuspakkauksesta on selvittävä kuka tuotteen lähettää, minne tuote on menossa, mitä pakkaus pitää sisällään ja miten pakkausta tulisi käsitellä. Nämä tiedot lähetetään yleensä sähköisesti etukäteen ostajalle ja pakkauksissa käytetään standardoituja osoitelappuja osoittamaan samoja asioita. Pakkauksesta löytyvien käsittelymerkkien tehtävänä on ohjata pakkauksen käsittelijää olemaan vahingoittamatta tuotetta. Käsittelymerkkejä ovat esimerkiksi: tämä puoli ylöspäin, varovasti käsiteltävä, suojeltava kosteudelta sekä päälle kuormaus kielletty. Kirjalliset merkinnät tulee yleensä tehdä pakkaukseen ostajamaan kielellä. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 233-237; Pehkonen 2000, 159.)

Osoitelapuista nähdään tuotteen lähettäjä, mistä ja minne pakkaus on menossa, kuka on pakkauksen vastaanottaja, miten se kuljetetaan, mitä pakkaus pitää sisällään sekä jokaisen kuljetuksen yksilöllinen tunnistenumero. Tämä tunnistenumero merkitään myös viivakoodilla, jonka avulla tiedot voidaan lukea helposti koneellisesti tietojärjestelmiin. Yksi tuotteiden seurannan kannalta tärkein merkintä on tuotteen ”henkilötunnuksena” toimiva EAN-koodi. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 233-234.)

EAN (European Article Numbering)-koodi koostuu viivakoodista ja saman asian kertovasta numerosarjasta. Tuotteet koodataan omilla viivakoodeillaan, jotka ovat koneella luettavia merkkijonoja. Viivakoodit nopeuttavat tietojen käsittelyä ja vähentävät virheiden syntymistä tavaroita käsiteltäessä. EAN-koodeja käytetään etenkin pakattujen tuotteiden vähittäiskaupassa, mutta nykyään myös lähes kaikessa muussa tavarakaupassa. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 233-234.)

RFID (Radio Frequency Identification) eli radiotaajuustunnistusjärjestelmää hyödyntäviä pakkauksia käytetään logistiikassa yhä kasvavassa määrin. Tekniikan käyttö perustuu niiden etätunnistettavuuteen, joka taas helpottaa tavaroiden seuranta. RFID – tarra sisältämä informaatio pakkauksesta ja tuotteesta, voidaan lukea suurenkin lavan keskeltä, ilman että tarra on fyysisesti nähtävissä. RFID – tekniikka ei kuitenkaan ole vielä niin kehittynyttä, että sitä olisi taloudellisesti kannattavaa lisätä jokaiseen kuluttajapakkaukseen. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 235.)

3.5.3 Ympäristövaatimukset

Kuten edellä on jo mainittu pakkaukset eivät saa aiheuttaa kohtuutonta rasitusta ympäristölleen. Pakkauksien ympäristövaatimukset ovat EU:n ja Suomen valtioneuvoston laatimia standardeja vaatimuksia, joita pakkauksille asetetaan. Pakkausten käytössä tulee käyttää vain sen verran materiaalia, kun pakkaukseen on toimivuuden kannalta tarpeellista käyttää. Ne eivät saa sisältää raskasmetalleja yli tiettyjen säädösten, ja muiden haitallisten aineiden käyttö on oltava niin pientä kuin vain mahdollista. Käytön jälkeen pakkaus on voitava kierrättää tai jollakin muulla tavalla hyödyntää. Jos pakkaus on tarkoitettu uudelleen käytettäväksi ja kuljetettavaksi, on tämän oltava vielä useita kertoja käytön jälkeen turvallista. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 276.)

3.6 Asiakirjat

Kansainväliseen kauppaan sisältyy monia asiakirjoja, joista osa on pakollisia ja lakisääteisiä, kun taas osa voi olla vapaaehtoisia, mutta kaupan sujuvuutta helpottavia. On hyvä muistaa, että useat asiakirjat ovat maksullisia, joten turhia asiakirjoja ei kannata hankkia. Sujuvan liikkumisen kannalta asiakirjoissa on suositeltavaa noudattaa YK:n asettamia kauppamenettelysuosituksia, jotka määrittelevät muutamia asiakirjastandardeja. Yleisesti asiakirjoista on löydettävä yksiselitteisesti kaikki kauppaan liittyvä tarpeelliset tiedot, ja niiden tulee olla helposti löydettävissä. YK:n suositukset määräävät vielä tarkemmin esimerkiksi missä kohti asiakirjaa mikäkin tieto tulee sijaita. Käydään seuraavaksi läpi muutama keskeinen asiakirja. (Melin 2011, 84-85.)

3.6.1 Tulli-ilmoitus

Tuotaessa tavaraa kolmansista maista EU-yhteisöalueelle on niistä tehtävä tulli-ilmoitus. Tulli-ilmoitus voidaan tehdä manuaalisesti SAD (Single Administrative Document) -lomakkeella tai sähköisellä EDI (Electronic Data Interchange) – sanomalla. Tulli-ilmoitusten tarkoituksena on vähentää tarvittavien tuontidokumenttien määrää ja nopeuttaa tullikäytäntöjä luomalla standardit lomakepohjat, joista nopeasti löytää kaiken tarvittavan tiedon. Tulli-ilmoitusten avulla pystytään myös tilastoimaan rajojen välistä tavaraliikennettä ja valvoa mahdollisten tuontirajoitusten ja kieltojen toteutumista. Tulli-ilmoitukset pitävät sisällään muun muassa lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, tavaraliikennettä ja valvoa mahdollisten tuontirajoitusten ja kieltojen toteutumista. Tulli-ilmoitukset pitävät sisällään muun muassa lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, tavaraliikennettä ja valvoa mahdollisten tuontirajoitusten ja kieltojen toteutumista. Tulli-ilmoitukset pitävät sisällään muun muassa lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, tavaraliikennettä ja valvoa mahdollisten tuontirajoitusten ja kieltojen toteutumista. Tulli-ilmoitukset pitävät sisällään muun muassa lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, tavaraliikennettä ja valvoa mahdollisten tuontirajoitusten ja kieltojen toteutumista. Tulli-ilmoitukset pitävät sisällään muun muassa lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, tavaraliikennettä ja valvoa mahdollisten tuontirajoitusten ja kieltojen toteutumista. (European Commission 2015 a A; Melin 2011, 93-94.)

SAD – lomake voidaan täyttää Tullin internet-sivuilla ja viedä sen jälkeen siihen Tullin toimipaikkaan, joka on tavarantoimipaikka lähimpänä. Lomakkeen mukana tulee viedä

kauppalasku ja muut tarpeelliset liiteasiakirjat. EDI – sanoma lähetetään taas suoraan sähköisesti tulliin. EDI – sanoman käyttö on luvanvaraista ja se vaatii ohjelmiston toimivuuden testauksia tullin kanssa. Sanoman käyttö on kuitenkin, etenkin paljon ja useita eri nimikkeitä tuotaessa, huomattavasti käytännöllisempää ja nopeampaa. (Melin 2011, 107-108; Tulli 2015 c)

Näiden lisäksi tavalliset tuonti-ilmoitukset voidaan tehdä myös nettituonti-palvelulla. Nettituonti-palvelun käyttöön yritys tarvitsee verohallinnon myöntämän Katso-tunnisteen, jolla yritys pääsee kirjautumaan palveluun. Palvelussa voidaan tehdä lähetyksen tulliselvitys, sekä saapumisilmoituksen jälkeen maksaa maahantuontiverot ja tulostaa tavarana vastaanottoon oikeuttava luovutus päätös. Tulli-ilmoitukseen tarvitaan tavarana tullinimike. Lisäksi erilaiset tuontikiellot ja –rajoitukset tulisi selvittää ennen tuontia ja mahdolliset tuontiluvat ja –lisenssit olla hankittuina. (Tulli 2015 d; Tulli 2015 e.)

3.6.2 Intrastat

Intrastat on tilastoilmoitus, jota käytetään EU:n jäsenmaiden ja vapaaseen liikkeeseen tullatun, alun perin kolmansista maista tulleiden, tavaravirtojen seurantaan. Ilmoitus tapahtuu Intrastat -järjestelmän avulla, josta Suomessa vastaa tullilaitos. Kaikki arvonlisäverojärjestelmään rekisteröidyt yritykset ovat intrastat -velvollisia. Kuitenkin vuodessa alle 275 000 euroa tuovien yritysten eivät ole ilmoitusvelvollisia. Intrastat lomake voidaan täyttää joko paperi- tai internetversiona, ja palauttaa tulliviranomaisille kuukausittain, seuraavan kuukauden kymmenenteen työpäivään mennessä. Ilmoitus on jätettävä vaikka tietynä kuukautena kauppaa ei tulisikaan tehtyä. Tällöin kyseessä on niin sanottu nollailmoitus. (Melin 2011, 108-109; Pehkonen 2000, 214.)

Lomakkeessa on ilmoitettava tavaranimike, tavarana arvo, tavarana määrä, tavarana paljous ja paljouden luonne, kauppatapahtuman luonne, kuljetusmuoto sekä tuonnin lähetys- ja alkuperämaa. CN-nimike on annettava kahdeksan numeron tarkkuudella. Tavarana arvolla tarkoitetaan laskutusarvoa, eli verotusarvoa kaikkine hintalisineen. Tavarana tilastoarvo, joka sisältää verotusarvon lisäksi kuljetus- ja vakuutusmaksut, voidaan myös ilmoittaa. (Melin 2011, 108-109.)

3.6.3 Tullausarvoilmoitus

Tullausarvoilmoituslomaketta ei tarvitse tehdä mikäli tullaus toteutetaan muuten sähköisesti, tavarana arvo on alle 10 000 euroa tai tavarasta ei makseta tullia. Tullausarvoilmoituksia tehdään nykyisin vain tilanteissa, jossa tullilaitokselle rekisteröityneen asiakkaan puolesta tehdään manuaalinen tullaus. Tullausarvoilmoitus tehdään kaksiosaisella D.V.1

lomakkeella. Tullausarvoilmoituksen tekijällä täytyy olla asuin- tai toimipaikka yhteisön alueella. Ensimmäiseen osaan ilmoitetaan tullausarvo ja alv-perusteet, kuten myös myyjän ja ostajan tiedot ja mahdollinen etuyhteys. Toiseen osaan ilmoitetaan nimikekohtaisesti tullausarvolaskelma. (Melin 2011, 109.)

3.6.4 Kauppalasku

Kauppalasku on yksi ulkomaankaupan tärkeimmistä asiakirjoista, sillä se toimii perustana monille muille kansainvälisessä kaupassa tarvittaville asiakirjoille. Kauppalasku on perimmäisesti selvitys ostajalle syntyneestä maksuvaatimuksesta. Kauppalasku sisältää kuitenkin myös joukon muita tärkeitä tietoja, joita esimerkiksi myyjän ja ostajan lisäksi tulliviranomaiset, huolitsijat, kuljetusliikkeet ja pankit voivat tarvita. Kauppalaskusta on käytävä ilmi:

- myyjän ja ostajan nimet sekä kotipaikat
- alkuperämaa ja määränpää
- yhteisömyynnissä ostajan ja myyjän alv-numerot
- laskun asettamispäivä
- tavarakollien merkit, lukumäärä, lajit ja bruttopaino
- tavaran kauppanimitys
- tavaran paljous, laji, bruttopaino, hinta sekä myönnetty alennus
- toimitus- ja maksuehdot
- tullitariffinimike.

(Logistiikan maailma 2015 o; Melin 2011, 89-90, 110.)

Kauppaa tehdessä on hyvä tuoda ilmi, jos ostajan maassa vaaditaan kauppalaskuun liittyviä erityismääräyksiä, kuten aitouden vahvistamista ja oikeellisuuden varmistamista. (Logistiikan maailma 2015 o; Melin 2011, 89-90, 110.)

3.6.5 Alkuperäselvitykset ja –todistukset

Alkuperäselvityksiä ja -todistuksia tarvitaan lähinnä kolmansista maista EU:n alueelle tuottaessa. Todistusten tarve perustuu siihen, että Euroopan yhteisöllä on erilaisia vapaa-kauppasopimuksia, etuussopimuksia tai järjestelyjä joidenkin tullialueen ulkopuolisten maiden kanssa. Nämä sopimukset voivat taata tullittoman tai alennetun tullikohtelun. Ehtona on usein, että tuote on tuontimaan alkuperätuote, jonka alkuperä pystytään alkupe- räselvityksellä todistamaan. Alkuperä on pystyttävä tarpeen tullen myös todistamaan aidoksi sillä, jos alkuperä todetaan tarkastuksessa väärennetyksi, voidaan etuus poistaa ja

tullit tulla jälkikäteen maksettaviksi. Tavarana on tultava suoraan vientimaasta määrän-
päämaahan. (Melin 2011, 97-99, 110.)

EUR.1 -tavaratodistus on alkuperätodistus, jota voidaan käyttää etuun oikeuttavana asia-
kirjana useissa vapaakauppa- ja tullietuusopimuskaupoissa. EUR.1 -tavaratodistus ei
kuitenkaan kelpaa esimerkiksi Turkin tulliliiton sekä Etelä-Korean ja EU:n väliseen kaup-
paan. EUR.1 -todistuksen täyttää tavarana viejä ja tai viejän valtuuttama edustaja, ja se on
aina vahvistettava tulliviranomaisella. Todistuksesta käy ilmi muun muassa viejän ja tuo-
jan tarkat tiedot, alkuperämaa ja määrämaa, kuljetusmuoto ja tietoja kuljetettavasta tava-
rasta. (Tulli 2012.)

A.TR. -tavaratodistus ei ole alkuperätodistus, mutta sitä tarvitaan EU:n ja Turkin välisessä
kaupassa todistamaan, että tavara on laillisesti vapaassa liikkeessä yhteisön alueella.

A.TR. -todistuksen täyttää ja allekirjoittaa viejä. Todistus tulee olla joko tulliviranomaisen
tai valtuutetun viejän leimalla vahvistama. Valtuutetulla viejällä tarkoitetaan sellaista vie-
jää, jolla on usein tapahtuvaa vientiä ja käyttöä kyseiselle todistukselle ja joka on vakuut-
tanut tulliviranomaiset tarpeellisina pidetyillä takeilla tavarana jatkuvasta tullioikeudellisuu-
desta. A.TR. -todistus pitää sisällään, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, paljolti
samoja tietoja kuin EUR.1 -todistus. (Tulli 2012; Melin 2011, 99-100)

Kauppalaskuilmoitus on kauppalaskuun tai muuhun kaupalliseen asiakirjaan liitettävä al-
kuperäilmoitus. Viejät, joilla ei ole valtuutetun viejän lupaa, voivat tehdä vain tavallisen
alkuperäilmoituksen. Tavallinen alkuperäilmoitus rajataan enintään tiettyyn valuuttamää-
rään (6 000 euroa vuonna 2012). Ilmoitus on viejän päiväämä ja käsin allekirjoittama, ja
se on esitettävä vientimaan tulliviranomaisille. Viejä voi kuitenkin hakea tulliviranomaisilta
erillistä lupaa ja lupanumeroa, joka mahdollistaa kauppalaskujen tekemisen viennin arvos-
ta riippumatta. Tulliviranomaiset vaativat tämän myöntääkseen tietoja ja takeita alkuperä-
aseman ja muiden ehtojen täytymisestä. Lupa voidaan jälkikäteen perua, jos edellytyksiä
luvan säilymiseen ei tulevaisuudessa enää täytetä. Valtuutetun viejän ei tarvitse erikseen
allekirjoittaa kauppailmoituksia. (Tulli 2012.)

Form A -alkuperäistodistusta eli GSP -todistusta tarvitaan kehitysmaasta Euroopan unio-
niin tuotaville tuotteille. Mikäli tuote tai osa tuotteista jatkaa matkaansa ensimmäiseltä
raja-asemalta muihin EU maihin, voidaan alkuperäisen todistuksen lisäksi antaa tarvitta-
essa useitakin korvaavia todistuksia, joiden avulla vienti onnistuu muihin maihin. Form A -
todistus oikeuttaa tullittomaan tai alemman tullimaksun tuontiin. Todistuksesta tulee löytyä
alkuperäisyyden oikeutetun viranomaisen vahvistus allekirjoituksella ja leimalla. (Tulli
2012.)

3.6.6 Tuontilisenssit ja muut asiakirjat

Joillekin tuotteille on asetettu tuontikiintiöitä, jonka vuoksi niiden vapaaseen liikkuvuuteen laskemista seurataan ja ne vaativat omat tuontilisenssinsä. Tällaisia tuotteita on viimeaikoina ollut esimerkiksi tietyistä maista tuotuna tekstiili ja terästuotteet. Tuontilisenssi on maksuton ja niitä voi hakea Suomessa Tullista. Tuontilisenssien kiintiöt ovat EU-jäsenmailla yhteiset ja niitä täytetään sitä mukaan missä järjestyksessä EU komissio vastaanottaa jäsenmaan lähettämiä hakemuksia. Myönnetty tuontilisenssi on voimassa koko EU:n alueella. (Melin 2011, 111-112.)

Joissakin tapauksissa tuotteille voidaan tarvita terveystodistus EU:n ulkopuolisista maista tuodessa. Esimerkiksi tuotteet, jotka voivat levittää kasvi- tai eläintauteja tarvitsevat viranomaisen antaman terveystodistuksen. Tavaroita voidaan joutua myös tarkastamaan ennakoon väärän hinnan, laadun ja määrän varalta. Näistä tehdään myös omat todistukset, joita kutsutaan CFR eli Clean Report Of Findings -todistuksiksi. Arvotodistus todentaa ilmoitetun arvon ja laskun hinnan oikeiksi ja vastaamaan tavarán arvoa. Painotodistus taas todentaa tuotteen painon oikeaksi. Muita vaadittavia asiakirjoja voivat olla esimerkiksi analyysitodistus, säteilytodistus, mustanlistan todistus ja vastaavuustodistus. (Melin 2011, 102-105.)

3.6.7 Kuljetusasiakirjat

Kuljetuksiin liittyy kuljetusmuodosta riippuen aina omat asiakirjansa. Seuraavaksi käydään läpi muutamia kuljetusasiakirjoja.

Merikuljetuksissa käytetään yleisesti joko konossementtia tai merirahtikirjaa. Konossementti eli Bill of Landing on todiste kuljetussopimuksesta, kuten myös kuitti rahdinkuljettajan tavarán vastaanottamisesta sekä sitoumus tavarán sovitusta toimittamisesta ja sen luovuttamisesta määränpäässä ainoastaan alkuperäistä konossementtia vastaan. Konossementti on siis loppupäässä tavarán hallintaan oikeuttava asiakirja. Konossementista nähdään myös missä kunnossa tavarán tulisi olla sekä tavarán määrä. (Logistiikan maailma 2015 p; Pasanen 2005, 292.)

Konossementin käyttö koostuu käytännössä kuljetusvaiheessa kolmesta toimenpiteestä. Ensin rahdinkuljettaja vastaanottaa tavarán ja allekirjoittaa konossementin. Konossementti voi olla vastaanottokonossementti ja lastauskonossementti. Vastaanottokonossementti eli Received for Shipment, on todiste siitä, että tavara on luovutettu rahdinkuljettajan haltuun. Lastauskonossementti (On Board) on taas nimensä mukaisesti todistus tavarán lastaamisesta sovittuun alukseen. Tämän jälkeen myyjä lähettää alkuperäisen konossementin

pankin välityksellä ostajalle. Kun ostaja on suorittanut omat velvollisuutensa kaupan ehtojen täyttymiseksi, hän saa alkuperäisen konossementin haltuunsa. Kolmannessa ja viimeisessä vaiheessa ostaja noutaa tavaran rahdinkuljettajalta tätä asiakirjaa vastaan. (Logistiikan maailma 2015 p; Pasanen 2005, 292-293.)

Merirahtikirja eli Liner Waybill (LWB) toimii kuten konossementti sillä poikkeuksella, että merirahtikirja ei ole siirtokelpoinen. Se annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena rahdinkuljettajalle, joka välittää sen sekä tavaran ostajalle. Tavaran vastaanottaminen ei vaadi erillistä asiakirjaa. Vastaanottamiseen riittää, että on merirahtikirjassa nimetty vastaanottaja. Vastaanottaja voi valtuuttaa toisen henkilön vastaanottamaan tavaran, mutta tällöin hänen on laadittava erillinen valtakirja vastaanottamisen valtuutuksesta. Muuten merirahtikirja on kuten konossementti: todistus tavaran kuljetettavaksi ottamisesta, sitoumus tavaran kuljetamisesta ja luovuttamisesta asianmukaiselle vastaanottajalle sekä todiste kauppasopimuksesta. (Logistiikan maailma 2015 q; Pasanen 2005, 294.)

Hakurahtiliikenteessä voidaan käyttää myös rahtaus sopimusta (Charter Party, C/P). Rahtaus sopimus on rahdinantajan ja rahdinottajan välinen kuljetussopimus. Siinä sovitaan esimerkiksi kuljetettavasta aluksesta, lastista, lastauksesta ja purkamisesta sekä aikataulusta. (Pehkonen 2000, 123-124.)

Rautatiekuljetuksissa käytetään CIM rautatierahtikirjaa. CIM on rautateitse kuljetettavan tavaran kuljetusasiakirja, ja se toimii todisteena kuljetussopimuksesta. Osan rautatierahtikirjasta täyttää lähettäjä, joka on vastuussa rahtikirjan oikeellisuudesta. Toisen puolen rahtikirjasta täyttää rautatie. Rautatie vastaa esimerkiksi tavaran painon, kappalemäärän ja ulkoisen kunnon ilmoittamisesta. Rahtikirjaan merkitään tietoja muun muassa tavaran lähittäjästä, vastaanottajasta, sisällöstä, määränpäästä sekä maksutavasta. Rahtikirjasta tuotetaan kaksoiskappale, joka lähetetään ostajalle. Kaksoiskappaleen omaavalla osapuolella on oikeus tehdä muutoksia kuljetussopimukseen. Tavara voidaan esimerkiksi määrätä luovutettavaksi muulle kuin sopimuksessa mainitulle henkilölle, tai tavara voidaan palauttaa lähtöpaikkakunnalle. Muussa tapauksessa tavara luovutetaan rahtikirjassa nimetylle henkilölle määränpäässä. Kaksoiskappaleen lisäksi rahtikirjasta tuotetaan rahdituskappale, vastaanottokappale ja lähetyskappale. Rahditus- ja vastaanottokappale jäävät määrärautatieaseman haltuun, ja lähetyskappale lähetysrautatien haltuun. Alkuperäinen rahdituskirja toimitetaan lähetysten mukana vastaanottajalle. (Logistiikan maailma 2015 r; VR Transpoint 2015.)

Kansainvälisissä maantiekuljetuksissa, niin kuin myös kotimaisissa kuljetuksissa, käytetään yleisesti CMR-sopimusta. CMR on kuljetussopimus tavaran kuljetuksesta, jonka sol-

mivat lähettäjä, rahdinkuljettaja ja vastaanottaja. CMR-kuljetussopimusta käytetään, mikäli edes toinen kaupan osapuoli toimii Euroopassa. Kuljetussopimusta edustaa rahtikirja, joka laaditaan vähintään kolmena kappaleena: lähettäjälle, kuljettajalle ja vastaanottajalle. Rahtikirjasta ilmenee muun muassa lähettäjä, vastaanottaja, kuljetettava tavara ja siihen liittyviä ohjeita sekä lähtö- ja noutopaikat. Vastaanotettaessa lähetys vastaanottaja tarkistaa tavaran kunnan ja tarkistaa rahtikirjan tietojen oikeellisuuden, jonka jälkeen hän allekirjoittaa rahtikirjan hyväksyen toimitetun tavaran ja kauppaehtojen täyttymisen. (Logistiikan maailma 2015 s; Logistiikan maailma 2015 t; Pasanen 2005, 316-318.)

Lentokuljetuksessa käytetään lentorahtikirjaa todisteena kuljetussopimuksesta ja rahtikirjana. Lentorahtikirja, Air Waybill (AWB), on kuljetukseen sitoutumisen lisäksi vahvistus lähetyksen lentokelpoisuudesta sekä vakuutus kuljetusehtojen noudattamisesta. AWB toimii myös laskuna ja kuittina rahtimaksujen suorittamisesta sekä ohjeena rahdinkuljettajalle tavaran käsittelystä. Lentorahtikirja koostuu muun muassa lentorahdin yleisistä ehdoista, ostajan ja myyjän tiedoista sekä rahdin kuvauksesta. Aikataulusta ja reitityksestä voidaan tehdä erikseen sitoumus, jos kaupan osapuolet siihen erikseen suostuvat. Lentorahtikirjan hallussaan pitävällä osapuolella on suurin valta tehdä tavaraan koskevia päätöksiä kuljetuksen aikana. Lentorahtikirjan täyttää yleensä huolinnasta vastaava henkilö, joka välittää alkuperäiset kappaleet lähettäjälle ja vastaanottajalle. Rahtikirjan yksi tärkeimmistä asioista on sen sisältämä yksilöity rahtikirjanumero, jonka avulla lähetystä pystytään seuraamaan ja, jota tarvitaan kaikkeen rahtikirjan laatimisen jälkeiseen kommunikointiin. (Logistiikan maailma 2015 u; Pasanen 2005, 322.)

Mikäli tavarassa ilmenee vikoja tai puutteita tai jos lähetys on viivästynyt, tästä voidaan tehdä myyjälle reklamaatio. Reklamaatioajat, minkä puitteissa reklamaatio pitää viimeistään tehdä vaihtelevat hieman eri kuljetusmuotojen kesken. Reklamaatioaikaan vaikuttaa myös, onko vahinko näkyvä vai piilevä. Myyjän on nostettava kanteen rahdinkuljettajaa vastaan, meri-, rautatie- ja maantiekuljetuksissa, pääsääntöisesti vuoden kuluttua kuljetuksesta. Lentokuljetuksessa kanteen nostoaika on kaksi vuotta. Tämän ajan umpeuduttua ja reklamaatioajan jälkeen, ostaja voi vielä reklamoida asiasta, mutta myyjällä ei ole enää velvollisuutta suorittaa korvauksia. Taulukkoon 3 on koottu eri kuljetusmuotojen reklamaatioajat. Taulukko on luotu Kirsti Melin kirjasta Ulkomaankaupan menettelyt – vienti ja tuonti, 2011. (Melin 2011, 188-189.)

Taulukko 5. Kuljetusmuotokohtaiset reklamaatioajat (Melin 2011, 188.)

Kuljetusmuoto	Näkyvät vahingot	Piilevät vahingot	Viivästyminen
Merikuljetus	heti	3 pv	60 pv
Rautatiekuljetus	heti	7 pv	60 pv
Maantiekuljetus	heti	7 pv	21 pv
Lentokuljetus	heti	14 pv	21 pv

3.6.8 Huolinnan asiakirjat

Huolinnassa voidaan tarvita omia asiakirjoja varmentamaan kuljetusta, vahvistamaan toimintoja tai todistamaan, että tavara päätyy oikealle vastaanottajalle. Näitä asiakirjoja on pääasiassa neljä. FIATA FBL (Combined Transport Bill of Lading) on siirtokelpoinen kosossementti, jota käytetään yhdistetyissä kuljetuksissa. Sen mukaan huolitsijalla on rahdinkuljettajan vastuu ja se vastaa koko kuljetusketjusta. FIATA FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) todentaa tavaran saapuneen huolitsijan haltuun. FCR on siis kirjallinen vastaanottotodistus ja myös todistus tavaran vastaanottajalle luovuttamisesta FCR ei ole siirtokelpoinen asiakirja. (Logistiikan maailma 2015 v; Melin 2011, 241.)

FIATA FCT (Forwarder's Certificate of Transport) on todiste siitä, että huolitsija on ottanut tavaran kuljetettavakseen. FCT:ssä huolitsijalla ei kuitenkaan ota rahdinkuljettajan vastuuta. FCT toimii myös sitoumuksena tavaran luovuttamisesta siinä mainituin ehdoin määränpäässä ainoastaan alkuperäistä FCT:tä vastaan. FCT-asiakirja voidaan siirtää toiselle nimetyille henkilölle, ja tavara myydä luovuttamalla FCT-asiakirja. FIATA FWR (Warehouse Receipt) on varastotodistus, jonka mukaan huolitsija on ottanut tavaran haltuun varastoonsa. FWR on siirtokelpoinen asiakirja. Varastossa olevasta tavarasta voidaan myös luovuttaa osa, jolloin FWR:ään on tehtävä kuitenkin merkintä. Kun viimeinen erä luovutetaan, FWR palautuu takaisin huolitsijalle. (Logistiikan maailma 2015 w; Logistiikan maailma 2015 x; Melin 2011, 241.)

4 Rahoitus ja maksutavat

Tässä kappaleessa käydään läpi tuontiin liittyvää rahoitusta ja erilaisia maksutapoja. Aloitetaan rahoituksen tarkastelulla, jonka jälkeen siirrytään maksuehtoihin ja maksutapoihin. Näiden jälkeen käydään vielä läpi vakuuksia ja valuuttariskejä.

4.1 Rahoitus

Ulkomaankaupan tuomat uudet epävarmuustekijät luovat paineita yrityksen rahoituksen toimivuuteen. Kansainvälisessä kaupassa käsitellään yleensä suuria rahasummia pitkien välimatkojen taakse, ja yrityksen käyttöpääoman tarve kasvaa. Varmuus kauppakumppanin luotettavuudesta saattaa epäilyttää ostajaa, eikä kauppatapa ole välttämättä kotimaan kaupassa käytetty tuttu ja turvallinen. Tämän vuoksi rahoitukseen on syytä perehtyä huolellisesti. (Pasanen 2002, 226; Pehkonen 2000, 199.)

Tuonnin rahoitusta voidaan tarkastella ulkomaisen myyjän toimitusluottona ja tuonnin rahoitusluottona. Ulkomaisen myyjän toimitusluottoon kuuluvat toimitusluotto, perittävä ja aikamaksut. Toimitusluotolla tarkoitetaan myyjän ostajalle myöntämää maksuaikaa. Tällainen voi olla esimerkiksi avoin luotto, jossa myyjä lähettää ostajalle kauppaan liittyvät asiakirjat, ja ostaja toimittaa maksun sovittuun maksuaikaan mennessä. Tämä vaatii kuitenkin myyjältä suurta luottoa ostajan maksuhalusta ja -kelpoisuudesta. Luoton anto voi myös olla D/A (Documents Against Acceptance) tyyppinen perittävä, jossa ostajalle myönnetään maksuaikaa. Maksuaikaa voidaan myös myöntää esimerkiksi aikaremburssilla. Perittäviä ja rembursseja käsitellään tarkemmin kappaleissa 4.2.4 ”Perittävä” ja 4.2.5 ”Remburssi”. (Pehkonen 2000, 203-204; Taloussanomien 2015.)

Tuonnissa voidaan käyttää myös lyhyt- tai pitkäaikaisia rahoitusluottoja. Lyhytaikaista rahoitusta voidaan hyödyntää käyttöpääoman ja kausiluonteisen rahoituksen tarpeisiin, pitkäaikaista taas rahoittamaan suurempia investointeja. Rahoitusluottoja voidaan hakea millä tahansa valuutalla, joka voi auttaa kaupan syntymisessä, kun myyjän ei tarvitse huolehtia valuuttariskistä ja ostaja pystyy kenties hyödyntämään käteisalennuksia. Tuojalla on luonnollisesti myös käytössä kaikki muut kotimaisen pankin myöntämät takaukset ja maksumuodot. Näitä käydään läpi seuraavissa kappaleissa. (Pehkonen 2000, 204.)

4.2 Maksuehdot ja maksutavat

Kansainvälisessä kaupassa on tärkeää laatia selvät ehdot kaupan veloitteiden suorittamisesta. Näiden ehtojen on tarkoitus taata mahdollisimman hyvin se, että myyjä saa maksusuorituksen ajoissa ja ostaja maksamansa tuotteen. Ulkomaankaupassa on usein kyse

pitkistä välimatkoista, suurista rahamääristä, eri valuutoista ja kielistä sekä yleisesti ottaen maiden välisistä erilaisista kauppatavoista, jolloin riski virheiden syntymiseen on suuri. Maksuehdot on tärkeä tehdä mahdollisimman yksiselitteisesti ja selkeää ilmaisua käyttäen, ettei tulkintaerimielisyyksille jää tilaa. (Melin 2011, 119.)

Maksuehtojen suunnittelussa kannattaa vastata muutamaa peruskysymykseen: mitä, milloin, miten ja missä maksetaan. Maksetaanko myyjän vai ostajan, joissakin tapauksissa myös kolmannen maan, valuutalla? Tässä on tärkeää huomioida kurssi- ja korkomuu- tokset. Maksetaanko kerralla vai osissa? Käytännössä aina kertasuorituksena, ellei ky- seessä ole suuret pääomahyödykkeet, kuten tietyt koneet tai laitteet. Mitä kauppahinta pitää sisällään? Sisältyvätkö pankkikulut kauppahintaan sekä mitkä ovat myyjän ja mitkä ostajan veloitteet kaupan suoriutumiseksi? (Pasanen 2005, 192)

Milloin maksetaan eli maksetaanko kauppahinta ennakkoon ennen tavarantoimitusta, 30 päivää maksuajan jälkeen vai jonkin muun ajan päästä? Ennakkomaksu on ostajan kan- nalta erittäin riskialtis, sillä hänellä ei silloin ole mitään varmuutta tavarantoimituksesta. Käytännössä ennakkomaksuja käytetään vain tapauksissa, jossa maksu muutenkin ta- pahtuu porrastetusti. Tällöin 5 - 10 % osuus kauppahinnasta ennakkomaksuna on melko tavanomaista. Tässäkin tapauksessa ennakkomaksun palautuksesta on hyvä sopia, mikä- li toimitusta ei toteutetakaan. Käteissuorituksessa käytetään yleensä 30 päivän maksuai- kaa. Toimivin käteismaksu suoritetaan remburssilla (remburssia käsitellään enemmän kappaleessa 4.2.5 ”Remburssi”). Maksuaika kannattaa suunnitella tarkasti, sillä pitkän maksuajan myöntäminen on esimerkiksi myyjälle riskialttiimpaa. Maksuajan sovitaan usein alkavan siitä päivästä, kun ostajalle esitettiin maksuasiakirja tai, kun tavara luovute- taan rahdinkuljettajalle.

(Pasanen 2005, 193-195.)

Miten kauppahinta maksetaan eli mitä maksutapaa käytetään? Käytetäänkö shekkimak- sua, ulkomaan perittävää, remburssia vai esimerkiksi käteismaksua. Maksutapa ja -ehto on hyvä kuitenkin erottaa toisistaan. Maksuehdolla tarkoitetaan koko maksukokonaisuutta, kun taas maksutapa on vain yksi osa tästä kokonaisuudesta. Maksutavan eli kauppava- luutan ja maksuajankohdan määrittely täyttää kauppaehdon vähimmäisehdot. Maksutavan valinta perustuu kuitenkin pitkälti maksun saannin varmistamiseen. (Pasanen 2005, 196.)

Missä maksetaan? Toimitetaanko tai lunastetaanko maksun erääntyessä sopimuksen mukaiset asiakirjat myyjän vai ostajan paikkakunnalla sijaitsevaan pankkiin myyjän vai ostajan paikkakunnalla. Muita huomioonotettavia asioita maksuehtoja laadittaessa ovat

viivästysseuraamukset, alennukset ja toimituslausekkeet (Melin 2011, 119). (Pasanen 2005, 199-200)

4.2.1 Maksutavat

Ulkomaankauppaan liittyy usein riskejä, joita kotimaankaupassa ei ole. Tämän vuoksi oikean maksutavan valinta on tärkeää. Tarkkaan mietitty maksutapa voi auttaa välttämään turhia riskejä. Maksutapoja käytetään myös ulkomaankaupassa neuvotteluvälineenä, ja niillä voi olla ratkaisevakin merkitys kaupan syntymiseen. Maksutavan valintaan voivat vaikuttaa riskien minimoimisen lisäksi kilpailutilanne, paikallinen lainsäädäntö, osapuolten välinen luottamus ja yleisesti käytetty kauppatapa. Melin (2011, 120) listaa kirjassaan Ulkomaankaupan menettelyt muutamia asioita, mitä maksutapojen valinnassa olisi hyvä huomioida. Näitä ovat muun muassa

- maksutavan nopeus ja varmuus, kustannukset, maksujen jakautuminen
- kauppakumppanin tunnettuus ja luotettavuus, maksutapojen tuntemus
- osapuolten markkinat, maantieteelliset seikat, valuuttariskit, poliittiset rajoitteet
- toimialan perinteet ja kauppatavat. (Melin 2011, 120.)

Yleisimmin ulkomaankaupassa käytetyt maksutavat ovat shekki, maksumääräys, perittävä ja remburssi. Tutkitaan näitä seuraavaksi hieman tarkemmin.

4.2.2 Shekki

Shekki on maksumääräyksen kanssa maksutavoista yksinkertaisin muoto, eikä se ole kovinkaan turvallinen. Shekin käyttö vaatii suurta luottamusta osapuolten välillä ja sen käyttö on viime vuosina etenkin ulkomaankaupassa vähentynyt merkittävästi. Shekki voi esimerkiksi kadota tai joutua väriin käsiin. Joissakin maissa kuten Yhdysvalloissa, Britanniassa, Ranskassa ja Saksassa saatetaan kuitenkin vielä käyttää shekkejä. (Melin 2011, 121-122.)

Shekkikaupassa maksu tapahtuu pankin ostajalle myöntämällä shekillä, jonka pankki lähettää myyjälle tai jonka ostaja itse postittaa tai antaa myyjälle. Myyjä lunastaa shekin oman maansa pankissa. Pankki siirtää rahat myyjälle yleensä vasta silloin, kun ostaja-osapuolen pankki on siirtänyt rahat myyjän pankkiin. Shekin käyttö on vietäessä kallista ja aikaa vievää. Euroopassa shekki on lunastettava 20 päivän kuluessa sen asettamispäivästä ja Euroopan ulkopuolella 70 päivän kuluttua. Shekki voidaan kirjata valuuttamääräisenä tai euromääräisenä. (Melin 2011, 121-122; Pasanen 2005, 204)

4.2.3 Maksumääräys

Maksumääräys on kuin kotimainen pankkisiirto, ja sitä käytetään usein kun myyjän ja ostajan välinen liikesuhde on vakiintunutta ja luotettavaa. Maksumääräyksessä ostaja antaa maksuun liittyvät tiedot ostajan pankille, joka veloittaa summan ostajan tililtä ja välittää maksun myyjän pankkiin ulkomaille. Ulkomainen pankki taas siirtää rahan edelleen myyjälle. Pankille on annettava tiedot maksutavasta, saajan nimestä ja osoitteesta, saajan tilinumerosta IBAN-muodossa, valuuttalajista ja kaupan valuuttamäärästä sekä pankin BIC-koodista. Maksumääräys on ehdoton maksutapa eikä sitä voida jälkikäteen perua. (Fintra 2002, 93; Melin 2011, 123-125.)

Maksumääräyksessä pankin rooli on olla rahan välittäjänä. Sen tehtävänä on ainoastaan varmistaa maksun suoritettavuus kaupan osapuolien pankkien välillä. Pankki ei siis puutu kauppahinnan oikeellisuuteen tai mahdollisiin aikarajoitteisiin. Pankki ei myöskään välitä kauppaan mahdollisesti liittyvä asiapapereita. Pankki veloittaa rahan siirrosta, mutta kustannukset ovat usein kohtuullisia. Nämä kustannukset voidaan myös sopia vähennettäväksi maksun määrästä. (Melin 2011, 124-125.)

Kaiken kaikkiaan maksumääräys on nopea, edullinen ja luotettavan kauppakumppanin kanssa myös turvallinen maksutapa. Tiedot saapuvista ja lähtevistä maksuista siirtyvät reaaliajassa, mikä helpottaa yrityksen talouden hallintaa ja seurantaa. Osapuolien kannattaa sopia oman pankkinsa kanssa sähköisestä tiedonvälityksestä, jonka avulla maksuja voidaan välittää suoraan pankin tietokantaan. (Melin 2011, 125.)

4.2.4 Perittävä

Perittävästä käytetään myös nimitystä CAD eli Cash Against Documents, ja se on nimensä mukaan kauppatapa, jossa tavara toimitetaan ostajalle vasta kun tämä on suorittanut maksun kaupasta. Perittävässä ollaan läheisessä yhteistyössä osapuolten pankkien kanssa, ja perinnässä toimiikin vähintään neljä eri osapuolta: myyjä, myyjän pankki, ostaja ja ostajan pankki. Myyjä antaa omalle pankilleen tarvittavat kauppaan liittyvät ohjeet ja asiakirjat. Myyjän pankin tehtävänä on välittää nämä ohjeet ja asiakirjat edelleen ostajan pankille. Ostajan pankki toimii näiden ohjeiden mukaisesti, eikä luovuta ostajalle asiakirjoja ennen kuin kauppasopimuksen ehdot on täytetty ja maksu suoritettu. Myyjän antaman toimeksiannon pitää tuoda ilmi mitä asiakirjoja kauppaan liittyy, kenelle ne loppupäässä luovutetaan, mitkä ovat luovutuksen ehdot, kuka on veloitettu maksamaan kauppaan liittyvät pankkikulut sekä vievän osapuolen yhteystiedot ja tilinumero. (Melin 2011, 125-126; Pirnes & Kukkola 2002, 161-164.)

Perittävä voidaan erotella vielä D/P ja D/A perittäviin. D/P eli Documents Against Payment edellyttää että myyjä on suorittanut kauppaan liittyvän maksun saadakseen asiakirjat. D/A eli Documents Against Acceptance:ssa ostaja hyväksyy myyjän asettamat ehdot eli vekselin asiakirjojen luovuttamiselle. Tätä käytetään esimerkiksi maksuaikaa myönnettäessä. Myyjä voi tässä tapauksessa vaatia kuitenkin myös pankin takausta luoton vakuudeksi. Tällöin puhutaan vekselitakauksesta. (Melin 2011, 126-127; Pirnes & Kukkola 2002, 161-164.)

Estääkseen tavarahan ennen aikaisen luovuttamisen ostajalla, on asiakirjoihin syytä sisällyttää erillinen tavarahan luovutukseen oikeuttava asiakirja, kuten konossementti. Tavarahan vastaanottajaksi kannattaa myös merkitä ostajan pankki, ettei se vahingossa mene suoraan ostajalle ennen kuin tämä on täyttänyt kaupan ehtoja. Tästä tulisi kuitenkin sopia jo kauppa tehdessä, ostajan ja ostajan pankin kanssa. (Melin 2011, 127-128.)

Perittävä on muuten melko turvallinen maksutapa, mutta se ei poista myyjän osalta riskiä siitä, että ostaja päättääkin olla lunastamatta tavaraa. Tällöin myyjä on turhaan toimittanut valmistamansa tavarahan ostajan maahan. Ellei myyjä löydä tavaralle uutta ostajaa, joutuu myyjä myös huolehtimaan tavarahan takaisin tuonnista. Ostaja taas voi perittävän avulla varmistaa, ettei hän maksa mistään ennen kuin tavara on lähetetty. Ostajalla on oikeus tarkistaa kaikki pankin välittämien ja ostoon liittyvien asiakirjojen oikeellisuus ennen maksun suorittamista. Tavarahan ostaja ei kuitenkaan, ilman myyjän erillistä suostumusta, pääse tutustumaan ennen kuin hänellä on osoittaa tähän oikeuttavat asiakirjat. Tämä ei tarkoita, etteivätkö normaalit reklamointiin ja tavarahan virheellisyyteen liittyvä muodollisuudet olisi vielä lunastamisen jälkeen voimassa. (Melin 2011, 128-130.)

4.2.5 Remburssi

Remburssi eli Documentary Credit (D/C) tai Letter of Credit (L/C) on maksutapa, jossa ostajan pankki kirjallisesti sitoutuu suorittamaan kauppaan liittyvän maksun myyjälle, tämän esittäessä pankille remburssiin vaadittavat asiakirjat. Kuten perittävässä, remburssissakin on tavallisesti neljä osapuolta: ostaja, ostajan pankki, myyjä ja myyjän pankki. Ostaja antaa omalle pankilleen toimeksiannon remburssista, josta käy ilmi kaupan ehdot, muun muassa mitä asiakirjoja remburssin lunastamiseen tarvitaan. Ostajan pankki on tämän jälkeen joko suoraan yhteydessä myyjään tai myyjän pankin välityksessä välittää remburssin ehdot. Myyjän täyttäessä omat vaatimuksensa, hän on oikeutettu lunastamaan remburssin. (Melin 2011, 130-131; Pirnes & Kukkola 2002, 164-167.)

Remburssi voidaan jakaa moniin eri remburssilajeihin. Käteisremburssissa (D/C at sight) myyjä on oikeutettu vastaanottamaan maksun esitettyään remburssin mukaiset asiakirjat pankilleen. Aikaremburssissa (Usance Credit) ostajalle myönnetään, esimerkiksi vekselillä, lisää maksuaikaa. Peruuttamaton remburssi (Irrevocable D/C) on peruuttamaton sitoumus myyjälle maksusta, kun tämä täyttää kaikki kauppaan liittyvät ehdot. Peruuttamattoman remburssin ehtoja ei voida muuttaa ilman kaikkien osapuolien hyväksyntää, eikä sitä nimensä mukaisesti voidaan enää myönnettyään perua. Käytännössä kaikki remburssit ovat kuitenkin peruuttamattomia, sillä remburssisääntöjen mukaan remburssi on ilman erillistä mainintaakin peruuttamaton. (Melin 2011, 131; Pirnes & Kukkola 2002, 164-167.)

Vahvistamattomassa remburssissa (Unconfirmed D/C) vain ostajan pankki on sitoutunut suorittamaan maksun myyjälle, kun taas vahvistetussa remburssissa (Confirmed D/C) myös myyjän pankki on tarpeen tullen sitoutunut maksun suorittamiseen. Standby-remburssi (Stand by L/C) on lähinnä Kaakkois-Aasiassa, Yhdysvalloissa ja joissakin Itä-Euroopan maissa käytettävä maksumuoto. Näissä maissa pankkitakauksen käyttö on lainsäädännön vastaista, ja Standby-remburssia käytetäänkin vain taustalla vakuutena. Standby-remburssia käytetään vain tilanteissa, joissa sopimusta rikotaan, eli käytännössä jos myyjä ei saa maksua sovittuun määräaikaan mennessä. (Aktia 2015; Melin 2011, 131; Pirnes & Kukkola 2002, 164-167.)

Remburssin asiakirjojen on hyvä olla huolella laadittuja, sillä pankki tarkistaa kaikki remburssiin liittyvät asiakirjat. Mikäli niissä esiintyy ristiriitaisuuksia tai muita määräysten ja ehtojen vastaisuuksia, ei niitä hyväksytä. Remburssin yhteydessä vaaditaan yleensä maksusitoumus, lasku, vakuutuskirja konossementti, alkuperäistodistus, paino- ja tarkastuslista sekä pakkauslista. Remburssi voidaan kuitenkin avata myös esimerkiksi pelkätään konossementtiin pohjautuen, jos molemmat osapuolet tätä vaativat. (Melin 2011, 134-135.)

Ymmärrettävästi pankin ollessa niin vahvasti osallisena kaupanteossa, remburssin kulut ovat myös suuremmat. Pankki veloittaa palkkioita remburssin avauksesta ja asiakirjojen vahvistamisesta sekä kaikesta kauppaan liittyvästä toiminnasta, kuten asiakirjojen käsittelystä, ilmoittamisesta ja postituksista. Mikäli kulujen hoidosta ei erikseen sovita, ne ovat yleensä remburssin avaajan eli ostajan vastuulla. Yleinen käytäntö kuitenkin on, että kumpikin kaupan osapuoli kattaa oman maansa pankkikulut. Kuluissa esiintyy vaihtelevuutta maan ja pankin mukaan. Remburssi on toisaalta turvallinen maksutapa, ja sen käyttö on suositeltavaa etenkin, kun on kyse suurista rahamääristä tai toisen osapuolen taloudellisesta tilasta tai kohdemaan poliittisesta tilanteesta ei ole varmuutta. Remburssi antaa myyjälle varmuuden kauppamaksun suorittamisesta ja ostajalle tavarantoimitami-

sesta. Tuontikaupassa ostajan tulee täyttää ja toimittaa tuontiremburssihakemus omalle pankilleen remburssin avaamista varten. (Melin 2011, 136-137; Pirnes & Kukkola 2002, 164-167.)

4.2.6 Maksunsaannin varmuus

Myyjälle maksutavan valintaan liittyy vahvasti maksun saannin varmistaminen, ja ostajalle hyväkuntoisen tavaran oikeaan aikaan saaminen. Maksutavoista shekki tai maksumääräys ovat melko epävarmoja maksun saannin näkökulmasta. Näissä maksutavoissa ei ole mitään ostajaa todella sitovaa. Maksuehdoissa voi kyllä olla maininta tietystä maksuehdosta, mutta mitään varmuutta ostajan todella niiden mukaan toimimiseen ei ole. (Pasanen 2005, 196-197.)

Perittävässä ostaja saa tilaamansa tuotteen, esimerkiksi Tullista, vasta kun hänellä on esittää lunastukseen oikeuttavat asiakirjat. Nämä asiakirjat voidaan taas saada myyjältä vasta, kun sopimuksen esittämät asetukset on täytetty ja esimerkiksi käteismaksu suoritettu. Tämä ei kuitenkaan pelasta myyjää tappiolta ja kustannuksilta tapauksissa, jossa ostaja päättääkin olla vastaanottamatta ja lunastamatta tilaamaansa tuotetta. Remburssi on myyjän kannalta varmin maksutapa, sillä siinä pankki sitoutuu ostajan puolesta maksamaan kauppahinnan. Myyjän on kuitenkin suoritettava omat kauppaan liittyvät velvollisuutensa ennen pankin takaaman maksun saantia. (Pasanen 2005, 197.)

4.3 Vakuudet

Ulkomaankauppaan liittyy usein enemmän riskejä kuin sisäkauppaan. Tämän vuoksi on hyvä hyödyntää takauksia, joita pankki ja erityisrahoitusyhtiöt, kuten Finnvera Oyj, tarjoavat. Tässä osiossa käydään läpi muutamia pankkitakauksia sekä hieman tarkemmin kuljetuksiin liittyviä vakuutuksia.

4.3.1 Pankkitakaukset

Pankkitakaukset ovat pankin myöntämiä sitoumuksia korvata vahinko tilanteissa, joissa takauksen saanut ei syystä tai toisesta pysty sillä hetkellä itse täyttämään velvollisuuksiin. Pankkitakaukset toimivat kuten luotonanto. Raha siirtyy hakijalle vasta siinä tilanteessa kun takausta tarvitaan. Myöntääkseen takauksen pankki vaatii sen hakijalta sitoumusta korvata korvaussumma takaisin pankille sekä vakuuksia takaisinmaksukyvystä. Pankki perii antamastaan takauksesta takausmaksun sekä tietyn prosenttimääräisen provision. Pankki perii myös kaikki ylimääräiset maksuun liittyvät kulut, kuten toimituskustannukset ja tietoliikennekulut. Pankkitakauksen etuna voidaan pitää sen luomaa luottamuk-

sen lisäystä, joka voi helpottaa maksuajan saantia tai poistaa vaatimuksia ennakkomaksusta. (Melin 2011, 169-170; Pasanen 2005, 239-240.)

Myyjä voi vaatia ostajalta vakuutta kauppahinnan maksusta ennen maksuajan myöntämistä ja kaupan syntymistä. Puhutaan kauppahinnan maksamisen vakuudesta, jonka myötä pankki takaa ostajan maksun. Myyjä voi haluta takauksen etenkin jos kyseessä on vaikeasti muille myytävä, asiakkaan tarpeisiin valmistettava tuote. Takaus tuo myyjälle varmuutta maksun saannista, ja myyjä voi ruveta valmistamaan tuotetta. Tarjoustakaus on kaupanteon tarjouksen antamisesta sen hyväksymiseen asti voimassa oleva takaus, jossa myyjä eli takaaja korvaa ostajalle sopimuksen allekirjoittamatta jättämisestä tai kaupasta vetäytymisestä aiheutuvat kustannukset. Sopimuksen mukaisen toimitustakauksen hankkimatta jättäminen voi myös johtaa takauksen maksuun. Takaus on yleensä 2 - 5 % tarjouksen suuruudesta. (Melin 2011, 170-171; Pasanen 2005, 241.)

Toimitustakaus on takuu sopimuksen täyttämisestä. Takaus annetaan sopimuksen allekirjoittaneelle vakuudeksi tilauksen toimittamisesta ajallaan ja toimituksen laadusta. Näiden laiminlyönti voi johtaa korvausvaatimukseen. Toimitustakauksen suuruus vaihtelee 10 - 15 % toimituksen arvosta. Vastuuajan takaus on pankin myöntämä lupaus vahingon korvaamisesta, mikäli takauksen omaava myyjä ei korvaa ostajalle takuuajana ilmenneitä virheitä tai puutteita. Takuu on voimassa normaalisti vuoden ja se on 5 -10 % toimitettavan tuotteen arvosta. Ennakkomaksun takaus on nimensä mukaisesti ennakkomaksuun liittyvä vakuus. Takaus on voimassa sopimuksen teosta tavaran toimitukseen asti, ja sen mukaan ostaja saa maksamansa ennakkomaksun takaisin, mikäli tavaraa ei toimiteta ostajalle tai toimitus tapahtuu sopimuksesta poikkeavalla tavalla. Takauksen määrä voi kattaa koko ennakkomaksun tai se voi vaihdella 10 - 30 % kaupan arvosta. (Melin 2011, 171.)

Tapauksissa, joissa tavara on perillä määränpäässään ennen luovutusasiakirjoja, ja loppuasiakas tarvitsee tavaran mahdollisimman nopeasti, voidaan tarvita konossementtikausta. Konossementtikaus on pankin myöntämä vakuutus varustamolle tai sen edustajalle vahingosta, joka sille saattaa syntyä tavaran luovutuksesta ilman tarvittavia asiakirjoja. Tullitakaus on takaus tullimaksujen maksusta. Ilman että tullimaksuja suoritetaan, on tullitakaus ainoa keino saada tavara maahan. Tulli luovuttaa tavaran ainoastaan takauksen saaneelle asiakkaalle. Tullitakaus voi tulla kysymykseen tilanteessa, jossa asiakas on anonut väli aikaista tullivapautta tai on rekisteröitymässä luottoasiakkaaksi. Joissakin maissa ei riitä pelkkä ostajan oman pankin takaus, vaan voidaan vaatia takausta myös myyjän oman maan pankista. Tällöin voidaan hakea toimeksiantotakausta ulkomaiselle pankille. Takauksen myöntänyt pankki tekee siinä sopimuksen ulkomaisen pankin kanssa,

jotta se tekisi oman takauksen tätä takausta vastaan. Näiden vastatakausten kustannuksien maksusta kannattaa sopia kauppakumppanin kanssa. (Melin 2011, 171-172.)

Pankkitakuussa pankki sitoutuu suorittamaan maksun selvittämättä onko edunsaaja oikeutettu maksunsaantiin vai ei. Yleisesti käytetyn ”first demand” -takuusitoumuksen mukaan pankki maksaa vasta siinä tilanteessa, kun maksua vaaditaan. Pankki edellyttää vain oikein laadittua vaatimusta maksusta. Standby-remburssi on remburssityyppinen pankkitakuu. Standby-remburssi on käsitelty lyhyesti osiossa 8.5 ”remburssi”. Periaate on, että ostajan pankki maksaa kauppahinnan myyjälle, mikäli ostaja rikkoo sopimusehtoja, eikä tätä maksua syystä tai toisesta suorita. Myyjän on tällöin haettava maksua ostajan pankilta. Standby-remburssin etuina ovat helpommin myönnettävä maksuaika sekä mahdollisilta ennakkomaksuilta välttyminen. (Melin 2011,172-173.)

4.3.2 Kuljetusvakuutukset

Kuljetusvakuutuksilla pyritään suojautumaan kuljetusriskiä vastaan. Kuljetusriskillä tarkoitetaan kuljetettavaan yksikköön kohdistuvaa vahingonuhkaa. Toimituslauseke ja kauppasopimus määrittelevät kenellä vastuu tavaraan kohdistuvasta riskistä kuljetuksen aikana on. Kuljetusvakuutukset voidaan jakaa kahteen eri vakuutustyyppiin: tavarankuljetusvakuutus ja kuljetusvastuuvakuutus. (Melin 2011, 180-181.)

Tavarankuljetusvakuudella tarkoitetaan esinevakuutusta, joka korvaa kuljetettavaan tavaraan matkan aikana aiheutuneet vahingot vakuutusehtojen mukaisesti. Tavarankuljetusvakuutuksissa voidaan käyttää suomalaisia tai englantilaisia vakuutusehtoja. Suomalainen vakuutusehto koostuu kolmesta eri vakuutuksesta: perusvakuutuksesta, laajennetusta perusvakuutuksesta ja täysvakuutuksesta. Perusvakuutus kattaa tavaraan kohdistuvat ulkopuoliset äkilliset ja ennalta arvaamattomat perusriskit ja tilanteet, jossa kuljetusväline joutuu onnettomuuteen. Näiksi katsotaan esimerkiksi: palo, räjähdys, kuljetusvälineen tuhoutuminen, toisen haverissa olevan auttamiskustannukset sekä välittömän uhan torjumiskustannukset. (Melin 2011, 181-182.)

Laajennettu perusvakuutus sisältää muita nimettyjä, tavaraan kohdistuvia ulkopuolisia äkillisiä ja ennalta arvaamattomia, vaaroja. Ehtona on, että nämä vaarat on nimetty ja mainittu vakuutussopimuksessa. Näitä voivat olla esimerkiksi: varkaus, murto, ryöstö, särkyminen tai tavaran katoaminen. Täysvakuutus on suomalaisista tavarankuljetusvakuutusmuodoista kattavin. Täysvakuutus kattaa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta lähes kaikki ulkopuoliset äkilliset ja ennalta arvaamattomat vahingot. Täysvakuutuksen ulkopuolelle jäävät esimerkiksi sota- ja lakkoriskit, jotka tulee vakuuttaa erillisillä vakuutuksilla.

Eräät riskit on mahdollista kattaa täysvakuutuksessa erillistä korvausta vastaan. Näitä ovat esimerkiksi kuljetuksen myöhästyminen, vahingoittuneen tavaran hävittäminen, rahdinkuljettajan taloudelliset vaikeudet ja ympäristön puhdistuskustannukset. Vakuutus ei kuitenkaan korvaa tilanteita, joissa vahinko johtuu ostajan tai myyjän törkeästä huolimattomuudesta tai tavaran puutteellisesta pakkaamisesta. (Melin 2011, 182-183.)

Englantilaisia vakuutusehtoja käytetään usein kansainvälisinä vakuutusehtoina, koska kansainvälisessä kaupassa ei ole yleisiä vakuutusehtokokoelmia. Noin 60 - 70 % kansainvälisestä kaupasta hoidetaan englantilaisilla vakuutusehdoilla. Nämä vakuutusehdot jakautuvat kolmeen vakuutusluokkaan: ICC A-, ICC B- ja ICC C -ehtoon. ICC muodostuu sanoista Institute Cargo Clauses. ICC C on ehdoista suppein, ja se vastaa suomalaisten ehtojen perusvakuutusta. ICC C kattaa muun muassa tulipalot, räjähdykset, liikenne-, meri- ja lento-onnettomuudet sekä hätäsatamassa tapahtuneet vahingot. ICC B kattaa C- ehtojen lisäksi maanjäristyksistä, tulivuorenpurkauksista, salamaniskuista, veden pääsystä kuljetusvälineeseen koituvat vahingot sekä tavaran kokonaishäviön. ICC A -ehto on ehdoista laajin ja vastaa Suomen täysvakuutusta. A-ehto on all risks -vakuutus, joka kattaa kaikki tavaralle äkillisestä ja ennalta arvaamattomasta tapauksesta koituneet vahingot. Joitakin vahinkoja voidaan kuitenkin rajata vakuutuksen ulkopuolelle. (Melin 2011, 183-184; Pasanen 2005, 368.)

Kuljetusvastuuvakuutus käsittää kuljetuksesta tai huolinnasta vastaavan osapuolen vakuutuksen. Kuljetusvastuuvakuuksia on monia erilaisia riippuen siitä, mitä osaa toimitusketjusta osapuoli edustaa. Esimerkiksi tiekuljetukselle, huolinnalle, terminaalitoiminnalle ja ahtaukselle on kaikille omat vakuutuksensa. Kuljetusvastuuvakuutus kattaa tavaran arvon ainoastaan niissä tilanteissa, kun rahdinkuljettajan on lain mukaan vastuussa tavaran kunnosta. (Logistiikan maailma 2015 y; Melin 2011, 191-192.)

4.4 Valuuttariski

Kaikkeen kansainväliseen kauppaan liittyy aina kurssiriski. Muulla valuutalla kuin eurolla velkoja ja saatavia omaavan yrityksen on otettava huomioon mahdolliset valuuttakurssien muutokset ja näihin liittyvät riskit. Nämä muutokset voivat tuoda yritykselle kurssitappioita, mutta myös kurssivoittoja. Kurssiriskin määrä riippuu siitä, miten tasapainossa yrityksen ulkomaanvaluutan saatavat ja velat ovat. Puhutaan niin sanotusta valuuttapositionista, joka lasketaan saatavien ja velkojen valuuttamääräisenä erotuksena. Tämän perusteella yritys pyrkii eliminoimaan tai minimoimaan kurssiriskit mahdollisimman tehokkaasti. Seuraavaksi käydään läpi muutamia suojautumiskeinoja. Suojautumiskeinot voidaan jakaa sisäisiin ja ulkoisiin suojautumiskeinoihin. (Melin 2011, 138; Pasanen 2005, 236-237.)

4.4.1 Sisäiset suojautumiskeinot

Yritys voi yrittää säädellä valuuttatulojaan ja menojaan yhteensopiviksi. Tämä toteutetaan tekemällä esimerkiksi vienti- ja tuontisopimukset samassa valuutassa, jolloin ei synny paljon saatavia tai menoja samalla valuutalla. Tämä edellyttää, että yrityksellä on paljon vienti- ja tuontitoimintaa. Yritys voi aina myös yrittää sopia kaupantekovaluutaksi euron. Tällöin koko valuuttariskiltä vältyttäisiin. On kuitenkin hyvä huomioida valuutan korko. Olisiko muulla valuutalla tehty kaupankäynti riskialttiimpaa mutta halvempaa? Maksu voidaan sopia valuuttaklausuulilla maksettavaksi vähintään tai enintään tietyllä kurssitasolla, joka vähentää kurssiriskiä. Yritys voi harjoittaa maksurytmittelyn säätelyä ennakoimalla valuuttojen muutoksia, ja säätämällä omat velkansa ja saatavansa näiden ennustusten mukaisiksi. Valuuttakorissa yritys pyrkii tasaamaan kurssivaihtelun yhdistelemällä eri valuuttoja niiden kurssikehityksen mukaan. Suorittamalla oston muutaman tai useamman eri valuutan yhdistelmällä, tasapainotetaan mahdollista kurssivaihtelua. (Melin 2011, 139; Pasanen 2005, 238-239; Pirnes & Kukkola 2002, 105-106.)

4.4.2 Ulkoiset suojautumiskeinot

Yritys voi avata oman pankkinsa kautta valuuttatilejä, joihin ulkomaiset saatavat ja velat voidaan tallettaa. Tili suojaa valuuttaa kurssiriskiltä tulojen ja menojen ollessa samassa valuutassa. Samalla tavalla toimii valuuttaluoton ottaminen. Ottamalla valuuttaluottoa vastaavassa määrässä kuin sen valuutan saatavat ovat, yritys voi suojautua kurssiriskiltä. Yritys voi ottaa itselleen valuuttajohdannaisia, kuten valuuttatermiinejä, -swappeja tai -optioita. Valuuttatermiinit ovat pankin kanssa tehtyjä sopimuksia valuuttamäärien ostosta tai myynnistä tietyllä kurssilla. Ne ovat ikään kuin valuuttakaupan vakuuksia, sillä ne suojaavat yritystä äkillisiltä kurssimuutoksilta. Pankin kanssa tehtyjä valuuttatermiinejä ei voida enää jälkikäteen perua, vaikka kurssit olisivatkin muuttuneet. Termiinejä voivat tehdä sekä viejät että tuojat. Sopimus voidaan tehdä niin viikon jaksoille, kuin vaikkapa vuodeksi eteenpäin. Yleisimmissä päävaluutoissa termiinit voivat olla vuottakin pidempiä. (Melin 2011, 139-140; Pasanen 2005, 238-239.)

Valuuttaoptioilla tarkoitetaan sopimusta, jossa kaupan osapuolet sopivat mahdollisuudesta ostaa tai myydä määräajan puitteissa tietyn määrän valuuttaa sovittuun hintaan. Sopimusta ei kuitenkaan ole pakko hyödyntää mikäli sille ei tunnu olevan tarvetta. Käyttämättömien valuuttaoptioiden raukeaa määräajan umpeutuessa. Valuuttaswap on kaupan osapuolten välinen sopimus kaupassa käytetyn valuutan vaihtamisesta toiseen valuuttaan tai koron vaihtamisesta toiseen korkoon. Vaihto on kuitenkin tehtävä tiettyjen kurssirajojen puitteissa ja yleensä myös sovittuun määräaikaan mennessä. Kiinteillä koroilla ollaan suojassa arvaamattomilta koron nousuilta, mutta ei myöskään päästä hyötymään mahdollisista ko-

ron laskuista. Vaihtuvaan korkoon sisältyy riski koron noususta seuraavina korkokausina. Korkojohdannaisilla korkotaso voidaan muokata sen sijaan asiakkaan ominaisuuksia vastaavaksi. Korkojohdannaiset voidaan miettiä yrityksen riskinsietokyvyn ja toiveiden mukaan. Korkojen täytyy kuitenkin olla vapaasti markkinoilla määräytyviä. Korkosidonnaisuudessa korko voidaan muuttaa tarpeen tullen kiinteästä vaihtuvaksi tai toisin päin. Korkolle voidaan myös määrittää maksimi- tai minimikorko tai vaikka molemmat. (Melin 2011, 140; Pasanen 2005, 238-239; Pirnes & Kukkola 2002, 106-108.)

5 Tulli ja verotus

Tässä kappaleessa tutustutaan Tullin toimintaan ja käydään läpi Tullin tehtäviä EU:n sisäkaupassa sekä ulkokaupassa. Tämän jälkeen tutustutaan tullilaboratorion toimintaan. Samassa kappaleessa käydään myös läpi verotukseen liittyviä asioita.

5.1 Tulli

Tulli on valtionvarainministeriön alainen virasto, joka yhteistyössä elinkeinoelämän ja viranomaisten kanssa vastaa lakisääteisesti Suomen tuonti- ja vientivalvonnasta. Tulli pitää huolta siitä, että Suomen rajat ylittävä tavaraliikenne vastaa Suomen lakeja ja säädöksiä, eikä tuota uhkaa Suomen yhteiskunnalle, ympäristölle tai kansalle. Tulli vastaa myös tulliverotuksesta, eli siitä, että tavaraliikkeestä on maksettu asianmukaiset verot. Vuonna 2014 Tulli keräsi veroja ja maksuja valtiolle yhteensä reilun kymmenen miljardin euron arvosta. (Tulli 2015 f.)

5.1.1 EU:n sisäkauppa

Tavaran kuljettaminen EU maiden välillä on melko mutkatonta, sillä jo vuonna 1957 laaditun EU:n perustamissopimukseen kuuluvan Rooman sopimuksen mukaan kaikki vienti- ja tuontitullit ovat kiellettyjä sopimusmaiden välillä. Tähän perustuen yhteisöhankeintoihin tai myyntiin, eli EU maasta toiseen liikkuviin tuotteisiin, ei sovelleta tullimuodollisuuksia, kuten vienti- tai tuontitulleja. Muutkin vienti- ja tuontimääriä rajoittavat toimenpiteet ovat kiellettyjä. Tuotteista voidaan kuitenkin joutua todistamaan, että se on yhteisöaseman ja näin vapaan liikkuvuuden saavuttanut tuote. Yhteisöaseman saavuttanut tuote on, joko tuotettu kokonaan EU-alueen sisällä tai siitä on jo suoritettu asianmukaiset tullaustoimenpiteet, jolloin se on asetettu vapaaseen liikkuvuuteen. Kun alv-velvollinen yritys tuo tavaraa Suomeen EU-alueelta, se tapahtuu tullitta ja verotta ellei kyseessä ole valmisteveron alainen tuote, kuten alkoholi- tai tupakkatuotteet. Tuotteista on kuitenkin maksettava arvonlisävero Suomeen. (Melin 2011, 248; Pasanen 2005, 461; Yrittäjät 2014 a.)

5.1.2 EU:n ulkokauppa

EU-yhteisöalueen ulkopuolelta tuotavat tuotteet pitää rajan ylittäessään esittää Tullille. Tavarasta tehdään tällöin yleisilmoitus sekä muut mahdollisesti vaadittavat ilmoitukset. Lisäksi maksetaan verot ja muut maksut. Joillakin tuotteilla voi olla erilaisia tullialennuksia tai erityismenettelyitä, jotka selvitetään. Seuraavaksi tutkitaan tullimenettelyjä sekä, miten tulli ja tullittomuus määräytyvät. Tulli-ilmoitus ja sen teko on määritelty kappaleessa 3.6.1 ”Tulli-ilmoitus”, joten sitä ei enää tässä käsitellä. (Melin 2011, 254; Tulli 2014 a.)

Tullimenettelyt koostuvat passituksesta, varastonnista ja erityismenettelyistä. Passituksella tarkoitetaan tullimenettelyä, jonka avulla tavaroita voidaan kolmansista maista tuotaessa kuljettaa yhteisöalueella ilman tulliselvitystä ja tullia tai muita maksuja maksamatta. Liikkuminen tapahtuu kuitenkin ainoastaan tullivalvonnassa ja siihen määrätulliin, jossa tavara tullataan. Passitusmenettelyssä voidaan myös vaatia vakuudet kattamaan tullien ja verojen määrän. (Tulli 2015 g.)

Tuontitavaralle voidaan tarpeen tullen hakea varastointilupaa, jolloin puhutaan varastointimenettelystä. Varastointimenettelyjä on erilaisia, kuten väliaikainen varastointi, tullivarastointi sekä vapaa-alue tai vapaavarastointi. Kaikissa varastointimenetelmissä pätee kuitenkin sama periaate, jonka mukaan tavaroista ei varastoinnin aikana kanneta tulli- eikä muita tuontimaksuja. Varastointi tuo lisää aikaa tullimenettelyn valintaan ja tarvittavien lupien ja lisenssien hankintaan. (Tulli 2013.)

Erityismenettelyt ovat tullimenettelyjä, joiden tarkoituksena on edistää kansainvälistä kilpailua sekä parantaa vientimahdollisuuksia. Erityismenettelyt koostuvat sisäisestä sekä ulkoisesta jalostuksesta, tullivalvonnassa tapahtuvasta valmistuksesta, väliaikaisesta maahantuonnista ja tietyn käyttötarkoituksen menettelystä. Sisäisellä jalostuksella tarkoitetaan tuotteita, joita on tarkoitus jalostaa ja viedä näitä jalostettuja tuotteita eteenpäin. Sisäinen jalostus jaetaan edelleen suspensiojärjestelmään ja tullinpalautusjärjestelmään. Suspensiojärjestelmän mukaan tavaroista ei makseta tulleja tai muita tuontikustannuksia. Tullinpalautusjärjestelmässä jo maksetuille tulleille ja maksuille, voidaan jälkikäteen hakea peruutusta tai palatusta. Ulkoisessa jalostuksessa tavarat viedään väliaikaisesti yhteisöalueen ulkopuolelle jalostettavaksi, jonka jälkeen ne taas tuodaan takaisin yhteisöalueelle. Takaisin yhteisöalueelle vapaaseen liikkuvuuteen tuotaessa, tuonti tapahtuu joko kokonaan tai osittain tulleitta. (Logistiikan maailma 2015 z; Tulli 2014 b; Tulli 2014 c.)

Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus tarkoittaa menettelyä, jossa tavara tuodaan jalostettavaksi ilman veroja ja tullimaksuja. Tarkoitus on, että tavaraa muokataan ja käsitellään, ja vasta tämä käsitelty tuote tullataan asianmukaisesti. Menettelyä käytetään tilanteissa, joissa jalostamattomien tavaroiden tullaaminen olisi kalliimpaa, tai jos tavarain tuontiin liittyy joitakin teknisiä vaatimuksia, ennen kuin se voi saavuttaa yhteisöasemaa. Väliaikaisessa maahantuonnissa tavaralle myönnetään joko kokonaan tulliton tai osittain tulliton tuonti yhteisöalueelle. Tuonti on kuitenkin vain määräaikaista, ja tavara on tietyn ajan kuluessa vietävä pois EU:n alueelta samassa kunnossa kun se on sinne alun perin tuotu. Osittain tullittomassa tuonnissa on tuotteesta maksettava arvonlisävero, kun taas kokonaan tullittomassa tuonnissa ei arvonlisäveroa makseta. Tietyn käyttötarkoituksen menettelyssä tavaroille myönnetään tietyn käyttötarkoituksensa perusteella tulliton tai alennettu

tulli. Käyttötarkoitus tulee pystyä osoittamaan ennen kuin tuonti sallitaan. (Logistiikan maailma 2015 z; Tulli 2014 d; Tulli 2014 e; Tulli 2014 f.)

Näiden lisäksi käytössä on tullisuspensioita ja tariffikiintiöitä. Ne ovat molemmat EU:n myöntämiä määräaikaista tullittomuuksia tai alennettuja tulleja. Kuka vaan voi hakea tullisuspensiota, ja niitä annetaan raaka-aineille ja laitteille, joita ei ole saatavilla tai valmisteta EU:ssa. Tariffikiintiöön liittymistä haetaan SAD-lomakkeen yhteydessä. Tariffikiintiön tarkoituksena on, samalla tavoin kuin tullisuspension, turvata EU:ssa sellaisten tuotteiden tuonti, joita ei joko tuoda kysyntään nähden tarpeeksi tai joita ei valmisteta EU-alueella ollenkaan. Tariffikiintiöön pääsy voidaan myös myöntää etuusjärjestelyihin kuuluvien maiden tuotteiden kilpailukyvyn edistämiseksi. (Tulli 2015 h; Tulli 2015 i.)

Tuotaessa tavaraa kolmansista maista EU:n alueelle on niistä maksettava tulli sekä arvonlisävero. Verotusta ja arvonlisäveroa tutkitaan tarkemmin kappaleessa 5.2 ”Verotus ja arvonlisävero”. Yleisimmin tulli määräytyy prosenttimääräisesti tullausarvosta, eli tuotteesta maksetusta hinnasta, kuljetusmaksut ensimmäiselle EU:n rajan ylittävälle tulopaikalle mukaan luettuna. Tästä käytetään nimitystä arvotulli. Joissakin tuotteissa tulliarvo voidaan kuitenkin määritellä tuotteen painon tai määrän mukaan. Tällöin puhutaan paljoustullista. Näiden lisäksi joissakin tuotteissa, kuten tuoreissa vihanneksissa ja hedelmissä, käytetään tulohintajärjestelmää, jossa tulli määräytyy tuotteen tulohinnan mukaan. Korkeamman tulohinnan omaavilla tuotteilla on alempi tulli. Tullausmuodon ja prosenttimäärän osuus määritellään tuoteryhmäkohtaisesti sen mukaan mihin tullitariffinimikkeeseen tuote kuuluu. (Tulli 2014 g.)

Tietyistä tuotteista tai tietyistä maista tuotaessa voidaan joutua maksamaan myös lisätulleja tai polkumyynti- ja tasoitustulleja. Esimerkiksi joihinkin jalostettuihin maataloustuotteisiin voi tulla maatalouden maksuosa normaalin tullin lisäksi, sekä tiettyihin Yhdysvalloista tuotaviin tuotteisiin, sokereihin tai jauhoihin voi tulla lisätulleja EU-alueelle tuotaessa. Näiden, kuten myös polkumyynti- ja tasoitustullien, tarkoituksena on taata tasapuolinen kilpailuasema ja edesauttaa omaa tuotantoa, joita halvemmalla hinnalla tuonti voi vaarantaa tai heikentää. (Tulli 2014 g.)

EU-yhteisöalueella on myös monia vapaakauppasopimuksia ja muita tullietuusjärjestelyjä, joiden perusteella tullit voivat olla alennettuja tai niitä ei ole ollenkaan. EU:lla on tällä hetkellä noin 40 vapaakauppasopimusta, joiden ulkopuolelle jää tällä hetkellä muun muassa Yhdysvallat, Venäjä, Japani ja Saudi-Arabia. Yhdysvaltojen kanssa ollaan tosin neuvottelevaiheessa vapaakauppasopimuksen kanssa. Tullietuuksien saaminen edellyttää monis-

sa tapauksissa alkuperäselvitystä, kuten kappaleessa 3.6.5 ”Alkuperäselvitykset ja –todistukset” on tarkemmin selitetty. (Tulli 2015 j; Tulli 2015 k.)

5.1.3 Tullilaboratorio

Tullilaboratorio on Finnish Accreditation Servicen (FINAS) valtuuttama testauslaboratorio, joka vastaa elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden tuoteturvallisuudesta. Tullilaboratorion tehtävänä on myös varmistaa vientituen ja verotuskohtelun oikeudenmukaisuus. Tullilaboratorion käytössä on yli 300 tutkimusmenetelmää, joita voidaan tarvita elintarvike- ja kulutustavara-analytiikassa. (Tulli 2015 l.)

Tullilaboratorio valvoo Suomeen maahantuotavia ei-eläinperäisiä elintarvikkeita ja yhdistelmäelintarvikkeita, elintarvikkeita jotka sisältävät eläinperäisiä aineksia kasviperäisten ainesosiansa lisäksi sekä joitakin käyttö ja kulutustarvikkeita. Tutkittavia elintarvikkeita ovat esimerkiksi vihannekset ja sienet; hedelmät ja marjat; pähkinät ja mantelit; mehut, juomat ja juoma-ainekset sekä näistä tehdyt valmisteet, sekä ei eläinperäiset ravintorasvat ja öljyt. Tutkittavia kulutustarvikkeita ovat puolestaan elintarvikekäyttöön tarkoitettut astiat ja ruokailuvälineet; lelut; vauvojen, pienten lasten ja nuorten vaatteet; kynttilätuotteet ja tulitikut sekä askartelu- ja koulutarvikkeet. Laajempi ohjeellinen tuoteluettelo näistä löytyy liitteestä 1. Tullilaboratoriossa tehtävät tutkimukset, vaikka päätös tutkimuksista tulisi tulliviranomaisilta, ovat toimittajalle maksullista. Elintarvikkeissa maksut vaihtelevat 250-532 euron välillä tavaraerää kohden, kun taas kulutustavaroissa vaihtelu on 200-440 euroa tavaraerää kohden. (Tulli 2015 m.)

Näytteitä otetaan niin EU:n ulkopuolelta kuin EU:n sisältäkin tulevista tuotteista, riippuen siitä, mikä tuotteen riskiarvo on Tullin sisäisen tutkimuksen ja päätöksen mukaan. Etenkin mahdollisia terveysvaaroja aiheuttavat tuotteet ovat suuren riskiarvon omaavia tuotteita. Tullin ja tullilaboratorion tarkastukset on ennakoitava, sillä EU:n ulkopuolelta tulevien tuotteiden pääsy markkinoille pääsääntöisesti keskeytetään tutkimusten ajaksi ja tutkimukset voivat pahimmassa tapauksessa olla aikaa vieviä. Mikäli tutkimuksissa ilmenee jotakin säännösten vastaista, tavaraerää ei luovuteta vapaaseen liikkeeseen. Sisäkaupan valvonnassa vapaan liikkuvuuden rajoituksia käytetään harkinnan mukaan. Tutkinnan ajaksi markkinoille päästettyjä tuotteita voidaan myös vetää takaisin kaupoista ja kuluttajilta, määräysten vastaisuuksien ilmenneissä tapauksissa. (Tulli 2015 m.)

Määräysten vastaisiksi todetut tavaraerät voidaan takaisin vedon tai markkinoille pääsyn estämisen sijasta hyväksyä määräämällä tavaralle jokin toinen käyttötarkoitus tai jollakin tavalla muuttamalla tuotetta, jotta siitä saadaan määräysten mukainen. Hylätty tavara voi-

daan myös palauttaa myyjälle ja näin purkaa kauppa. Se voidaan myös hävittää, niin tavaranhaltijan omasta pyynnöstä kuin viranomaisten määräyksestäkin, Tullin valvonnassa. (Tulli 2015 m.)

Vuonna 2014 tullilaboratoriossa tutkittiin 3 329 elintarvikkeista koostuvaa tavaraerää. Määrä on viimeiseen neljään vuoteen verraten suurin. Näistä 3 323 tutkitusta erästä 282 todettiin määräysten vastaisiksi. Tämä määrä on taas pienin viimeiseen neljään vuoteen. Selkeästi suurin hylkäämisen syy oli virheelliset tai puutteelliset pakkausmerkinnät, joita oli 114 tutkituista 282 erästä. Toiseksi suurin hylkäämisen syy oli kasvinsuojeluaineet (68 kpl) ja kolmanneksi suurin lisäaineet (43kpl). Tutkittavista eristä 51 % oli tuotettu EU:n ulkopuolella ja 46 % EU:n sisäpuolella. Kolmessa prosentissa alkuperämaata ei voitu määrittellä. (Tulli 2014 h.)

5.2 Verotus ja arvonlisävero

Kansainvälisessä kaupassa on huomioitava, että kaikessa kaupassa kohdataan arvonlisäverokysymyksiä. Arvonlisäveron määrä kotimaassa ja kohdemaissa on tunnettava, jotta se pystytään ottamaan huomioon tuotteen tai palvelun hinnoittelussa ja sopimuksissa. On myös tärkeää tietää, maksetaanko verot kotimaassa vai kauppamaassa. Verotuksen laiminlyönnistä voi seurata sanktioita ja lisäkustannuksia, joista seuraa taloudellista haittaa. Tuntemalla verotus ja tietämällä, mitä voidaan esimerkiksi ostaa ilman paikallisia veroja, pystytään jo hankintavaiheessa säästämään kustannuksissa. (Pasanen 2005, 371)

Toisin kuin yksityishenkilöiden välisessä tavarakaupassa, jossa verotus pohjautuu alkuperämaaperiaatteeseen, arvonlisäverotus perustuu yritysten välisessä tavarakaupassa määränpääperiaatteeseen. Määränpääperiaatteen mukaan arvonlisävero suoritetaan hankkijan eli ostajan toimesta valtiossa, johon tavara lopulta toimitetaan ja jossa sitä myös kulutetaan. Tavarahan myyntimaassa ei tarvitse maksaa tavarasta veroa. Sama periaate pätee EU:n jäsenvaltioiden välisessä kaupassa. Ostaja suorittaa määränpäävaltiossa omaaloitteisesti tavarahan kohdistuneet arvonlisävelvoitteet. Suomalaisen yrityksen Suomeen tuotavasta tavarasta voidaan myynnistä suoritettavasta verosta vähentää hankintoihin kuluneet arvonlisäverot tilitystä tehtäessä. Suomalainen yritys voi kuitenkin joutua rekisteröitymään arvonlisäverovelvolliseksi toiseen EU maahan, jos tavaraa myydään toisessa maassa tai jos tavara suoraan kuljetetaan kyseiseen valtioon. (Pasanen 2005, 373-374)

Alv-järjestelmä on EU-maiden välillä sama mutta yleisissä ja alhaisissa verokannoissa on kuitenkin eroavaisuuksia. Suomen yleinen verokanta on 24 % ja alhaiset verokannat 14 sekä 10 %. Elintarvikkeet, erilaiset rehut ja rehuseokset sekä eläinten ruokana käytetyt

aineet kuuluvat 14 prosentin verokantaan. Erilaiset palvelut sekä lääkelaissa määritellyt tuotteet ja valmisteet kuuluvat 10 prosentin verokantaan. Vertailun vuoksi Ranskassa yleinen verokanta on 20 % ja alennetut verokannat 10 %, 5.5 % sekä 2.1 % (Yrittäjät 2014 b). Arvonlisävero lasketaan yleensä tavarán tullausarvosta. Tullausarvolla tarkoitetaan tavarasta maksettua hintaa, johon on lisätty kaikki kuljetukseen sisältyvät kustannukset, aina ensimmäiseen yhteisöalueen sisällä olevaan määräraikkaan. Hintaan lisätään myös muut tullaukseen liittyvät kustannukset, kuten tullit ja muut mahdolliset verot. (Logistiikan maailma 2015 ä; Tulli 2014 h.)

Valmisteveroja kannetaan tietyistä käyttöön ja kulutukseen kuuluvista tuotteista. Toiset valmisteverot ovat yhdenmukaistettuja EU-jäsenmaiden välillä, kun taas toiset ovat jäsenmaiden omia kansallisia veroja. Yhdenmukaistettuja veroja ovat esimerkiksi alkoholi-, tupakka-, sähkö-, maakaasu- ja nestemäiset polttoaineverot. Kansallisia Suomessa käytössä olevia valmisteveroja ovat taas makeis-, jäätelö-, virvoitusjuoma-, juomapakkaus- ja jäteverot. Valtiontaloudellisten syiden lisäksi valmisteveroja kannetaan siis myös sosiaali-, terveys-, ympäristö- ja energiapoliittisista syistä. Esimerkiksi alkoholin valmistevero vaihtelee laatunsa ja etyyliipitoisuutensa mukaan. Esimerkiksi valmistevero voi olla 8 senttiä etyylialkoholisenttilitraa kohden ja 670 senttiä valmista alkoholiuomalitraa kohden. (Tulli 2014 i; Tulli 2015 n; Tulli 2015 o.)

Tavaranhankinta voidaan jakaa suomalaisen yrityksen näkökulmasta kolmeen perustilanteeseen: Suomen sisäisesti tehtäviin hankintoihin, EU:n jäsenvaltioista Suomeen tapahtuviin hankintoihin eli yhteisöhankintoihin sekä EU:n ulkopuolelta tuotaviin hankintoihin eli maahantuontiin (Pasanen 2005, 404-408).

5.2.1 Suomen sisäinen tavarahankinta

Suomen sisäisen tavarahankinta toimii samalla tavalla kuin normaali yksityishenkilönä tehtävä kaupanteko Suomessa. Yrityksen ostaessa tavaraa toiselta yritykseltä, sisältyy siihen Suomen arvonlisävero. Mikäli Suomessa toimivalla ulkomaalaisella yrityksellä on kiinteä toimipaikka Suomessa tai ulkomainen yritys on vapaaehtoisesti ilmoittautunut arvonlisävelvolliseksi Suomessa, ostoon sisältyy myös arvonlisävero. Mikäli ulkomaalainen yritys ei näitä ehtoja kuitenkaan täytä, kauppaan ei sisällytetä Suomen arvonlisäveroa. (Pasanen 2005, 405)

Tilanteessa, jossa ulkomaalainen yritys toimittaa suomalaiselle asiakkaalleen tavaraa omistamastaan varastosta Suomessa, suomalainen yritys on velvollinen suorittamaan arvonlisäveron myyjän puolesta Suomeen. Alv lasketaan tavarán verottomasta ostohin-

nasta. Tällöin puhutaan käännetystä verovelvollisuudesta. Ostaja merkitsee arvonlisäveron myynnistä suoritettavana verona ja on oikeutettu vastaavansuuruiseen arvonlisäverovähennykseen, jos hankinta kuuluu ostajan arvonlisäverovähennettyyn liiketoimintaan. (Pasanen 2005, 405)

5.2.2 Yhteisöhankinta

Yhteisöhankinnalla tarkoitetaan tavaran ostoa toisesta EU maasta. Määränpääperiaatteen mukaan tavarakaupassa arvonlisäverotus hoidetaan ostajan toimesta tämän määränpäävaltiossa. Tämän vuoksi myyjä voi myydä tavaran verottomana yhteisömyyntinä suomalaiselle verovelvolliseksi rekisteröityneelle ostajalle. Ostajan tulee tehdä ostoksesta veroilmoitus kausiveroilmoituksessa. Maksettavaa veroa ei kuitenkaan käytännössä arvonlisäverollista liiketoimintaa harjoittavalle yritykselle tule, sillä samassa veroilmoituksessa voidaan merkitä yhteisöhankinnasta maksettava vero verovähennykseksi. Ostolaskussa tulee olla merkinnät myyjän ja ostajan arvonlisäverotunnisteista, myynnin verottomuus ja syy verottomuudelle. (Fintra 2002, 68; Pasanen 2005, 404-407)

5.2.3 Maahantuonti

Tavaran maahantuonnilla tarkoitetaan kauppatavaran tuontia EU -alueen ulkopuolelta. Tuodakseen tavaran EU-alueelle vapaaseen kauppaan on tavaran maahantuojan maksettava tuotteesta arvonlisävero. Kuten yhteisöhankinnassa arvonlisävero voidaan hakea vähennyksenä seuraavassa veroilmoituksessa sillä edellytyksellä, että tavara on tullattu verollista liiketoimintaa varten ja että maahantuojalla on hallussa tavaran tullauspäätös. Tullauskustannukset eivät kuitenkaan ole verovähennyskelpoisia. Suomessa verotuksesta arvonlisäveroalueen ulkopuolelta tulevista tuotteista vastaa valtion sijasta tullilaitos. (Pasanen 2005, 408)

6 Elintarvike

Tässä kappaleessa paneudumme elintarvikkeisiin. Eviran Elintarviketieto-oppaan määritelmän mukaan elintarvike on mikä tahansa, niin jalostettu, osittain jalostettu kuin jalostamatonkin aine tai tuote, joka on tarkoitettu tai voidaan kohtuullisesti olettaa olevan tarkoitettu ihmisten nautittavaksi. Elintarvikkeeseen lasketaan kuuluvaksi kaikki ainesosat, joita siihen on valmistuksen ja käsittelyn aikana lisätty. (Evira 2015 a.)

Elintarvike -käsitteen ulkopuolelle jäävät tupakat ja purutupakat, lääkkeet, kasvirohdosvalmisteet ja homeopaattiset valmisteet sekä huumeet ja kosmeettiset valmisteet. Kuten myös rehut, kasvit ennen korjuutaan ja elävät eläimet, elleivät niitä ole tarkoitus saada markkinoille ihmisten ravinnoksi. (Evira 2015 a.)

6.1 Varastointi

Elintarvikkeet tulee varastoida kuljetuksen jälkeen välittömästi asianmukaiseen tilaan. Tila tulee olla tuotteen lämpötilan, kosteuden ja hajuerkkyuden huomioonottava säilytystila, varasto tai myyntipaikka. Erilaisia säilytystiloja ovat kuivatavara-, kylmä- ja pakkasvarastot sekä viileät varastot. Tuoreelle siipikarjalle, lihalle ja kalalle on myös omat varastotilansa. Säilytystilojen lämpötiloja pitää säännöllisesti seurata ja kirjata. Ristisaastumisen välttämiseksi raaka-aineet ja valmiit tuotteet eivät saa olla toistensa kanssa kosketuksissa. Kylmäsäilytyksessä on myös hyvä huomioida kylmätilojen täyttörajoitukset sekä laitteiden säännöllinen ylläpito. Taulukossa 6 on kuvattu joitakin kylmäsäilytyslämpötiloja. (Evira 2010 a; Evira 2013 a.)

Taulukko 6. Kylmäsäilytyslämpötiloja (Mukailtu Evira 2013 a; Evira 2015 b.)

Lämpötila °C	Elintarvikelaji
korkeintaan +2 (sulavan jään lämpötila)	Tuoreet kalastustuotteet
0 - +3 alle +4	Kylmäsavustetut/tuoresuolatut kalastustuotteet sekä tyhjiö- ja suojakaasupakatut kalastustuotteet
	Jauheliha ja jauhettu maksa
enintään +6	Maito, kerma, paloitetut kasvikset, voi, margariini sekä muut helposti pilaantuvat elintarvikkeet
enintään +8	Pastöroidut tai muuten käsitellyt helposti pilaantuvat maitopohjaiset tuotteet
+10 - +14	Ruokaöljy sekä leipä ja viljavalmisteet
Huoneenlämpö	Avaamattomat iskukuumennetut maitovalmisteet sekä avaamattomat kalatäyssäilykkeet

Helposti pilaantuvien elintarvikkeiden varastointiin liittyy myös lisävaatimuksia. Elintarvikkeet on esimerkiksi varastoitava järjestyksessä, niin kutsutulla ”first in – first out” -periaatteella, jonka mukaan vanhimmat tuotteet käytetään tai noudetaan ensin. Säilytystiloissa ei saa säilyttää muita tavaroita, jotka voivat jollakin tavalla vaikuttaa elintarvikkeen laatuun tai hygienian ylläpitämiseen. Säilytystilat on muutenkin pidettävä puhtaina ja hygieenisinä. Elintarvikkeet pitää asettaa alustalle, eikä niitä saa varastoida suoraan lattialle. Pakkaamattomat elintarvikkeet on myös säilöttävä eri tilaan kuin pakatut elintarvikkeet, kuten myös kypsennetyt ja kypsentämättömät elintarvikkeet. (Evira 2012 a.)

6.2 Pakkausmerkinnät

Tässä kappaleessa tutkitaan millaisia vaatimuksia pakattujen elintarvikkeiden pakkausmerkinnöiksi Suomessa on. Ensin määritellään, mitä pakatuilla elintarvikkeilla tarkoitetaan. Eviran elintarviketieto-oppaan mukaan valmiiksi pakattu elintarvike on elintarvike, joka on kokonaan tai osittain ennen myyntiä suljettu pakkaukseen, joka on sellaisenaan tarkoitus luovuttaa loppuasiakkaalle. Pakkauksen sisältöä ei myöskään voida, pakkausta rikkomatta tai avaamatta, muuttaa. Yksi valmiiksi pakattu elintarvike on tällöin myös yksi myyntiyksikkö. (Evira 2015 a.)

Jokainen valmiiksi pakattu elintarvike, joka on tarkoitus luovuttaa kuluttajalle tai suurtaloudelle, on merkintävelvoitettu, jolloin siinä on oltava pakkausmerkinnät. Merkinnöillä tarkoitetaan ja niiksi luetaan kaikki elintarvikkeeseen liittyvä maininta, tieto, tavaramerkki, tuotenimi tai kuva, joka on tehty elintarvikkeeseen jollakin tavalla viittaavaan pakkaukseen tai muuhun asiakirjaan. Euroopan unioni on laatinut yhdenmukaistetun listan yleisistä pakattujen elintarvikkeiden merkitsemistä, esillepanoa ja mainontaa koskevista säännöistä. Näiden tarkoituksena on mahdollistaa, että kuluttajat kaikkialla EU:n sisällä pystyvät tekemään valintojaan tietoon perustuen, ja estää eriarvoiset kilpailuedellytykset. (EUR-Lex 2000; Evira 2015 a.)

Pakkausmerkintöjen päälinnainen tehtävä on ohjata kuluttajaa, ja olla kuluttajan sekä käyttäjän apuna. Elintarvikkeille asetetuista pakkausmerkinnöistä toiset ovat pakollisia ja toiset vapaaehtoisia. Pakkausmerkintöjä koskevat määräykset voidaan jakaa kaikkia elintarvikkeita koskeviksi, jolloin puhutaan yleisistä määräyksistä sekä koskemaan tiettyä elintarvikeryhmää tai elintarviketta, jolloin puhutaan erityisistä määräyksistä. Seuraavassa käydään läpi yleisiä elintarvikkeita koskevia määräyksiä. Erityisiä ja yksityiskohtaisia ohjeita pakkausmerkinnöistä löytyy Eviran omilta sivuilta www.evira.fi. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 268-269.)

Pakkausmerkintöjen on ensinnäkin oltava helposti havaittavia. Ne on laadittava riittävän isokokoisin kirjaimin, ja ne on oltava ymmärrettäviä sekä helposti luettavia. Lisäksi merkinnät on laadittava sellaisella tavalla, että ne myös pysyvät pakkauksessa. Merkintöjä ei saa peittää millään muulla tekstillä tai kuvalla, eikä muutenkaan hämärtää tai katkaista. Merkintöjen tulee olla todenmukaisia, eivätkä ne saa johtaa kuluttajaa harhaan. Suomessa merkinnät on laadittava sekä suomen että ruotsin kielillä. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 269.)

Seuraava lista on mukaelma Järvi-Kääriäinen & Ollila (2007, 269) teoksesta Toimiva pakkaus. Elintarvikkeiden pakkauksissa on pakollista olla vähintään seuraavat merkinnät

- elintarvikkeen nimi
- ainesosaluettelo
- lista yliherkkyyttä aiheuttavista aineista
- tiettyjen ainesosien sekä sisällön määrä
- säilyvyysaika tai viimeinen käyttöajankohta
- valmistajan, pakkaajan tai EU-alueella toimivan myyjän nimi, toiminimi sekä osoite
- alkuperämaa, jos kuluttajaa voidaan johtaa harhaan alkuperän suhteen maininnan puuttuessa
- elintarvike-erän tunnus
- säilytys- ja käyttöohje sekä varoitusmerkinnät tarvittaessa
- jos juoma sisältää alkoholia enemmän kuin 1,2 ja kiinteä elintarvike enemmän kuin 1,8 painoprosenttia, on tästä oltava alkoholipitoisuusmaininta.

Elintarvikkeen nimen on joissakin tapauksissa kuvattava elintarvikkeen olomuotoa tai käsittelyä, jos sen katsotaan olevan tärkeää kuluttajan kannalta. Elintarvikkeen nimeä ei saa siis korvata kaupanimerkillä tai tavaramerkillä. Vapaaehtoisia merkintöjä ovat esimerkiksi erilaiset luomu-, kotimaisuus-, eettisyys- tai ravitsemusmerkinnät. Niiden tarkoituksena on tuoda kuluttajalle mahdollisia lisävakuuksia tuotteen alkuperästä, lisätietoja ravintosisäilöstä ja tuotteen terveysvaikutuksista tai tuotantomenetelmistä. (Järvi-Kääriäinen & Ollila 2007, 269-271.)

Maahantuojan veloitteena on valvoa pakkausmerkintöjen oikeellisuutta ja lainsäädännön noudattamista. Merkintöjen tulee vastata elintarvikkeen sisältöä, ja maahantuojalla tulee kin olla tarvittavat tiedot tuomistaan tuotteista, jotta tämä voidaan todentaa. Kaiken tietoisesti tai tiedostamattomasti väärin merkityn tuotteen edelleen toimittaminen on kiellettyä.

Tiedostamattomasti siinä tapauksessa, jos maahantuojan voidaan kohtuullisesti olettaa tietneen virheestä. Maahantuojan kannattakin kehittää toimivat käytänteet ja ohjeet tavarantoimittajien ja uusien tuotteiden valintaan, jotta hänellä säilyy toimiva laatujärjestelmä ja ajantasaiset tiedot tuotteistaan. Myös tietoa tuottajasta ja tuotteen valmistuksesta sekä valmistusolosuhteista on tärkeää kerätä. Tässä voi auttaa osaava henkilökunta ja vastuuhenkilöiden nimeäminen. (Evira 2012 b.)

6.3 Kuljetus

Elintarvikkeita kuljetettaessa on huomioitava kuljetukseen vaikuttavat säädökset ja lait. Sosiaali- ja terveysministeriön elintarvikkeita koskevia kuljetusoloja käsittelevässä asetuksessa määritellään joitakin sääntöjä. Kansainvälisissä elintarvikekuljetuksissa on myös noudatettava kansainvälistä ATP-sopimusta. ATP-sopimus on ihmisravintona myytäväksi tarkoitettujen, helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetusohje, joka asettaa kuljetuksille tiettyjä vaatimuksia. Kuljetus on järjestettävä tavalla, ettei elintarvikkeiden hygieeninen laatu missään kuljetuksen vaiheessa vaarannu tai heikenny. Kuljetuksessa käytettäviä ajoneuvoja ja kontteja on säännöllisesti puhdistettava ja pidettävä puhtaana, jotta elintarvikkeiden kuljetus on sallittua. Konttien ja ajoneuvojen on oltava materiaalia, joka ei siirrä elintarvikkeisiin vieraita hajuja tai makuja ja joka on helposti puhdistettavissa. Elintarvikkeiden tulee pysyä kuljetuksen ajan suojassa kastumiselta, pölyyntymiseltä, likaantumisel- ta tai pakastumiselta. Mikäli elintarvikkeita ei ole pakattu tavalla, joka estää tämän, kuljetuksen on taattava tarpeellinen suoja. (Evira 2013 b; Finlex 2015.)

Sama koskee kuljetuksessa käytettäviä laatikoita tai muita astioita. Niiden on suojattava tuotetta likaantumisel- ta tai muilta elintarvikkeen hygieni- aa vaarantavilta asioilta. Astiat on puhdistettava jokaisen kuljetuksen jälkeen. Kuljetuslämpötilojen, kuten säilytyslämpötilojenkin, pitää olla elintarvikkeiden säilymisen kannalta sopivia. Lämpötila saa kuitenkin hieman nousta varastointilämpötilasta, jos se ei vaaranna elintarvikkeen hygieni- aa. Kansainvälisissä maakuljetuksissa kylmälaitteet tulee pääsääntöisesti kalibroida vuoden välein. Kuljetusvälineessä tulee myös säilyttää todistus tästä kalibroinnista. Elinkeinonharjoittajan on tehtävä kuljetettavista elintarvikkeista ilmoitus terveydenhuoltoviranomaisille. Ilmoitus sisältää tietoja toiminnanharjoittajasta, kuljetettavasta tavarasta ja kuljetusvälineestä. Elintarvikkeen kuljetuksessa tulee lisäksi laatia omavalvontasuunnitelma, joka on suunnitelma toimenpiteistä elintarvikkeen onnistuneen ja hygieenisen kuljetuksen takaa- miseksi. (Evira 2010 b; Finlex 2015.)

7 Tuontiopas

Tämän osion tarkoituksena on toimia eräänlaisena nopeana tuontioppaana tai muistilistana edellä läpikäytyyn aineistoon. Toiston välttämiseksi asiat on pyritty kokoamaan yhteen mahdollisimman lyhyesti. Opas kulkee käsi kädessä tutkielman kanssa, joten laajemman tiedon löytäminen tapahtuu helposti työtä samasta kohtaa selaamalla. Kuten tutkielma, myös opas koostuu viidestä pääosasta. Ensimmäisessä osassa kootaan yhteen lyhyesti tuonnin tärkeimpiä asioita. Toisessa osassa keskitytään kuljetukseen ja tähän liittyviin asioihin. Tässä kohtaa käsitellään myös ostotoimintaa, sillä se liittyy vahvasti logistiikan teoriaan. Kolmannessa osassa tarkastellaan rahoitusta ja vakuuksia. Toinen ja kolmas osa voidaan käytännössä ajatella samaan aikaan tapahtuviksi prosesseiksi, jotka lopulta johtavat tavaran tuontiin. Neljäs osa koostuu tulleista ja verotuksesta. Tämän jälkeen käydään prosessikaavion avulla läpi pakatun elintarvikkeen, tässä tapauksessa linssien, matka Espanjasta Suomeen.

I YRITYS JA TUONTI

Tuontitapahtuma. Voidaan karkeasti jakaa yhdeksään perusvaiheeseen. Vaiheet voivat vaihdella hieman yrityksestä ja tuontitavarasta riippuen.

1. Tarpeen kartoitus, meneekö tuote kaupaksi.
2. Yhteyksien hankinta, keneltä ostetaan, miten toimitetaan.
3. Tarjouspyyntö, ei sitova.
4. Tilaus, tehdään ostotilaus, joka hyväksyttynä luo kauppasopimuksen.
5. Kuljetusjärjestelyt; miten käytännössä tuodaan ja kuka siitä vastaa.
6. Vastaanotto I, tarpeellisten tuontilisenssien ja asiakirjojen laatiminen.
7. Vastaanotto II, tavara saapuu kohdemaahan, tarkistus ja mahdollinen reklamointi.
8. Maksu ja rahoitus.
9. Jälkiseuranta.

Tuontiedellytykset.

1. Yrityksen sisäiset resurssit:
 - a. liikeidea
 - b. taloudelliset resurssit
 - c. henkilöstö
 - d. markkinoiden vaatimukset
 - e. ulkopuolinen apu.

2. Tuote:
 - a. miten tuote erottuu muista alan tuotteista
 - b. pystytäänkö kilpailemaan markkinoilla
 - c. mikä on tuotteen kuluttajalle tarjoama hyöty
 - d. onko tuotteen hinta kilpailukykyinen
 - e. liittyykö kyseisen tuotteen tuontiin rajoituksia tai vaatimuksia
 - f. mitkä ovat tuotteen kuljetuskustannukset?
3. Sopiva tuottaja, onko yhteistyö luotettavaa ja toimivaa?

Tarjouspyyntö. Ensimmäinen virallinen kontaktinsoitus toimittajaan. Ei vielä sitova.

Tarjous. Sitova osoitus kauppasopimuksen syntymisen halusta. Sopimus syntyy kun ostajan tietoon tulee myyjän hyväksyvä vastaus.

Tuontisopimukset.

1. Ostosopimus
2. Jälleenmyyntisopimus
3. Agenttisopimus

II KULJETUS

Kuljetusmuodot. Huomioitava mm: kuljetuksen kustannukset, tavaran määrä ja koko, määränpää, arvo suhteessa kuljetuskustannuksiin, vahingoittumisalttius, toimitusaika ja asiakaspalvelun laatu.

1. Merikuljetukset.
 - a. Hakurahtiliikenne.
 - i. Matkarahtaus
 - ii. Aikarahtaus
 - b. Linjaliikenne.
 - c. Sopimusliikenne.
2. Autokuljetukset.
 - a. Tilausliikenne.
 - b. Linjaliikenne.
3. Rautatiekuljetukset.
4. Lentokuljetukset.
5. Yhdistetyt kuljetukset.
6. Kuriiri- ja postikuljetukset.

Incoterms. 11 toimituslauseketta, jotka määrittelevät kuljetuksen osapuolten eli myyjän ja ostajan toimintavelvollisuuksia, kustannusvastuita, riskin siirtymistä, asiakirjojen hoitamisvastuita, vakuuttamisvelvollisuuksia, pakkausvelvollisuuksia, tarkastusvelvollisuuksia ja ilmoitusvelvollisuuksia.

Huolinta ja huolitsija. Oman alansa asiantuntija, joka huolehtii kuljetuksesta ja niihin liittyvistä toimenpiteistä päämiehen nimissä. Toimimis-, tarkastus-, toimintaohjeiden noudattamisvelvollinen päämiehelleen, myös lojaliteetti- ja tilitysvelvollinen..

Pakkaus. Suojattava tuotetta ympäristöltä koko toimitusketjun läpi sekä suojattava ympäristöä tuotteelta. Löydyttävä kuljetusmerkki, tiedonantomerkintä, osoitemerkintä sekä käsittelymerkintä.

Asiakirjat.

1. Tulli-ilmoitus.
 - a. SAD-ilmoitus
 - b. EDI-sanoma
 - c. Nettituonti-palvelu
2. Intrastat.
3. Tullausarvoilmoitus.
4. Kauppalasku.
5. Alkuperäselvitykset ja –todistukset
 - a. EUR.1-tavaratodistus
 - b. A.TR.- tavaratodistus
 - c. kauppalaskuilmoitus/alkuperäilmoitus
 - d. Form A-alkuperätodistus.
6. Tuontilisenssit ja muut asiakirjat.
7. Kuljetusasiakirjat
 - a. konossementti, Bill Of Landing
 - b. merirahtikirja, Liner Waybill
 - c. CIM-rautatierahdikirja
 - d. CMR-kuljetussopimus
 - e. lentorahtikirja, Air Waybill.
8. Huolinnan asiakirjat: FIATA FBL, FCR, FCT, FWR

Reklamaatioajat.

Kuljetusmuoto	Näkyvät vahingot	Piilevät vahingot	Viivästyminen
Merikuljetus	heti	3 pv	60 pv
Rautatiekuljetus	heti	7 pv	60 pv
Maantiekuljetus	heti	7 pv	21 pv
Lentokuljetus	heti	14 pv	21 pv

Kuljetustehtävät.

1. Keräilykuljetus.
2. Siirtokuljetus.
3. Runkokuljetus.
4. Jakelukuljetus.
5. Paluukuljetus.

Ostotoiminta. Tarjonnan seuranta ja tarpeen kartoittamista, kuten myös tarjouspyyntöjen laatimista.

1. 4k:n malli
2. Ostoportfolio

III RAHOITUS JA VAKUUDET

Rahoitus. Ulkomaisen myyjän toimitusluottoa ja tuonnin lyhyt- tai pitkäaikaisia rahoitusluottoja.

Maksuehdot. Mitä, milloin ja missä maksetaan. Tarkoitus taata mahdollisimman hyvin se, että myyjä saa maksusuoritteiden ajoissa ja ostaja maksamansa tuotteen.

Maksutavat. Huomioitava mm: maksutavan nopeus ja varmuus, kustannukset, maksujen jakautuminen, kauppakumppanin tunnettavuus ja luotettavuus, maksutapojen tuntemus, osapuolten markkinat, maantieteelliset seikat, valuuttariskit, poliittiset rajoitteet, toimialan perinteet ja kauppatavat.

1. Shekki.
2. Maksumääräys.
3. Perittävä, Cash Against Documents
 - a. Documents Against Payment
 - b. Documents Against Acceptance.
4. Remburssi.

Pankkitakaukset. Pankin myöntämiä sitoumuksia korvata vahinko tilanteissa, joissa takauksen saanut ei syystä tai toisesta pysty sillä hetkellä itse täyttämään velvollisuuksiaan. Pankkitakaukset toimivat siis kuten luotonanto.

1. Vakuus kauppahinnan maksusta.
2. Tarjoustakaus.
3. Toimitustakaus.
4. Vastuuajan takaus.
5. Ennakkomaksun takaus.
6. Konossementtitakaus.
7. Tullitakaus.
8. Toimeksiantotakaus ulkomaiselle pankille.
9. Pankkitakuu.
10. Standby-remburssi.

Kuljetusvakuudet. Suojautumista kuljetusriskiä vastaan.

1. Tavarankuljetusvakuus
 - a. perusvakuutus
 - b. laajennettu perusvakuutus
 - c. täysvakuutus.
2. Kuljetusvastuuvakuutus.

Valuuttariski. Muulla valuutalla kuin eurolla velkoja ja saatavia omaavan yrityksen kohtaamat valuuttakurssien muutokset ja näihin liittyvät riskit.

1. Sisäiset suojautumiskeinot
 - a. tulojen ja menojen säätely
 - b. kauppavaluutta euro
 - c. valuuttaklausuuli
 - d. maksurytmittelyn säätely
 - e. valuuttakori.
2. Ulkopuoliset suojautumiskeinot
 - a. valuuttatilit
 - b. valuuttaluotto
 - c. valuuttajohdannaiset, valuuttatermiinit, -swapit, -optiot
 - d. korkojohdannaiset.

IIII TULLI JA VEROTUS

Tulli. Valtionvarainministeriön alainen virasto, joka yhteistyössä elinkeinoelämän ja viranomaisten kanssa vastaa lakisääteisesti Suomen tuonti- ja vientivalvonnasta. Pitää huolta Suomen rajat ylittävän tavaraliikenteen laillisuudesta ja uhattomuudesta. Vastaa myös tulliverotuksesta.

Yhteisöasema. Yhteisöaseman saavuttanut tuote on joko tuotettu kokonaan EU-alueen sisällä, tai siitä on jo suoritettu asianmukaiset tullaustoimenpiteet, jolloin se on asetettu vapaaseen liikkuvuuteen.

EU:n sisäkauppa – yhteisökauppa. Kun alv-velvollinen yritys tuo tavaraa suomeen EU-alueelta, tapahtuu se tullitta ja verotta ellei kyseessä ole valmisteveron alainen tuote, kuten alkoholi- tai tupakkatuotteet. Tuotteista on kuitenkin maksettava alv Suomeen ja yhteisöaseman saavuttaminen voidaan joutua todistamaan.

EU:n ulkokauppa. EU yhteisöalueen ulkopuolelta tuotavat tuotteet esitetään rajan ylittäessään tullille. Tavarasta tehdään yleisilmoitus sekä muut vaadittavat ilmoitukset. Lisäksi maksetaan verot ja muut maksut. Joillakin tuotteilla voi olla erilaisia tullialennuksia tai erityismenettelyitä, jotka selvitetään.

Tullimenettelyt.

1. Passitus.
2. Varastointi.
3. Erityismenettelyt
 - a. sisäinen jalostus
 - i. suspensiojärjestelmä
 - ii. tullinpalautusjärjestelmä
 - b. ulkoinen jalostus
 - c. tullivalvonnassa tapahtuva valmistus
 - d. väliaikainen maahantuonti
 - e. tietyn käyttötarkoituksen menettely
 - f. tullisuspensio/tariffikiintiö.

Tullin määräytyminen.

1. Arvotulli – prosenttimääräisesti tullausarvosta
2. Paljoustulli – tuotteen painon tai määrän mukaan
3. Tulohintajärjestelmä – tuotteen tulohinnan mukaan

4. Myös lisä-, polkumyynti- ja tasoitustulleja sekä tullietuuksia

Tullilaboratorio. Finnish Accreditation Servicen (FINAS) valtuuttama testauslaboratorio, joka vastaa elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden tuoteturvallisuudesta.

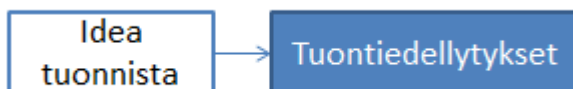
Arvonlisävero. Määränpääperiaatteella maksetaan maahan, johon tavara lopulta päätyy. Määrä vaihtelee hieman maasta riippuen. Suomessa yleinen verokanta on 24 % ja alhaiset verokannat 14 % ja 10 %.

IV PAKATUN ELINTARVIKKEEN MATKA SUOMEEN

Seuraavassa esimerkkituotteen matkaa maasta X Suomeen prosessikaavion avulla. Prosessikaavio kasvaa kohta kohdalta matkan edetessä. Esimerkkituotteena käytetään linsejä ja kohdemaana Espanjaa. Esimerkin aikana tehtävät päätökset ovat keksittyjä, mutta mahdollisimman realistisesti ajateltuja. Tarkoitus on konkretisoida opittua teoriaa käytäntöön.

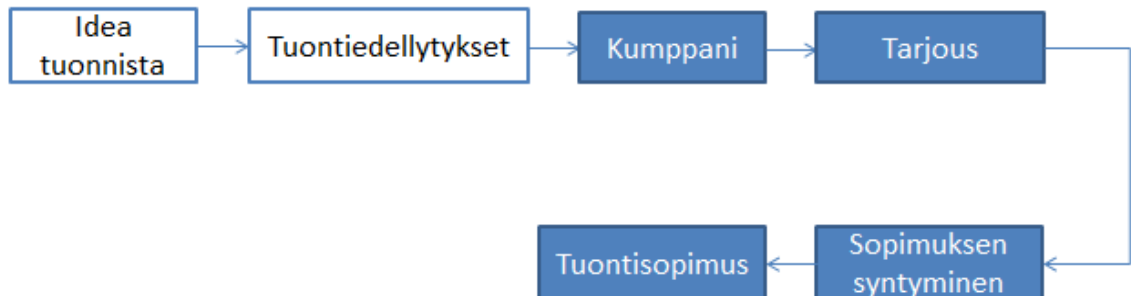
Idea
tuonnista

Lähdetään liikkeelle tuonti-idean syntymisestä. Huomataan, että Suomen markkinoilta puuttuu hyviä ja laadukkaita linsejä. Samana vuonna sukuusi on tullut uusi vävykokelas Espanjasta, jonka perhetuttu tuottaa hyviä ja laadukkaita luomulinsejä Espanjassa. Heillä on jo pidemmän aikaa ollut suunnitelmissa liiketoiminnan laajentaminen Pohjoismaihin ja tässä nähdään nyt tilaisuuden tulleen. Liiketoiminnan aloittaminen kuitenkin tässä vaiheessa vielä epäilyttää.

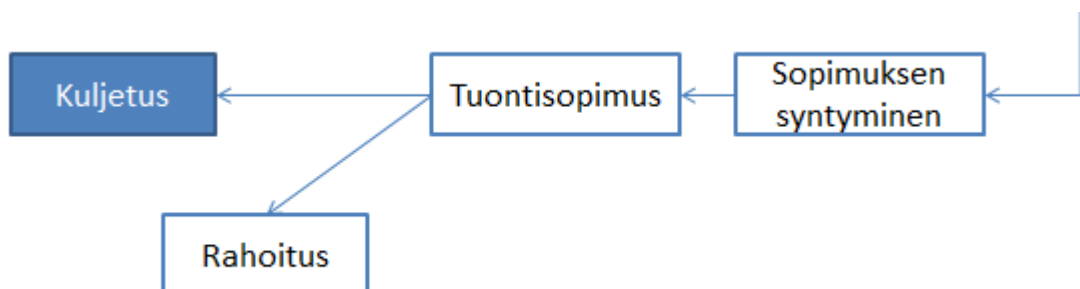


Tehdään markkinointitutkimus, josta selviää, että hyvälle linseille olisi menekkiä. Tuotteelle näytetään vihreää valoa, mutta mikä on sisäisten resurssien tilanne. Henkilöstö kostuu kolmesta juuri valmistuneesta työntekijästä. Opintojen tuoreuden vuoksi he ovat osaavia ja motivoituneita. Yksi on opiskelut myyntiä ja markkinointia, toinen kansainvälistä liiketoimintaa ja logistiikkaa ja kolmas yrittäjyyttä. Kokemusta tosin ei ole. Espanjan kielikin on hallussa Espanjan vaihtovuoden ja kieltenopiskelujen myötä. Liikeidea on myydä tuotetta

netissä, kunnes suhteita saadaan luotua kauppoihin ja muihin vähittäiskauppoihin. Päädytään myös lähestymään ravintoloita. Koetaan että pystytään tuomaan markkinoille nuorta ja uutta intoa. Tarkoitus on toimia eettisesti ja vastuullisesti. Käännyttään myös Suomen Espanjan suurlähetystön puoleen, myyntitilaisuuksien järjestämiseksi espanjalaisen tuonin edistämistilaisuuksissa.



Vävykokelaan suhteen myötä ollaan yhteydessä linsintuottajiin Espanjassa. Sovitaan vierailukäynnistä heidän tiloilleen. Vierailu on onnistunut ja tehdään suullinen tarjouspyyntö paikanpäällä. Puhutaan jo hieman kaupan ehdoista. Sovitaan, että asiaa pohditaan vielä muutama päivä ennen asiaan palaamista. Suomeen palattua henkilöstö kokoontuu yhteen miettimään tulevaa päätöstä. Kaikki kannattavat toiminnan aloittamista ja tarjouksen lähettämistä. Kanssakäymistä tuottajan kanssa helpottaa ja nopeuttaa yhteinen kontaktihenkilö. Tuottajan luottotiedot kuitenkin päätetään vielä tarkistaa omalta pankilta ja kaikki näyttää hyvältä. Päädytään tarjouksen lähettämiseen. Laaditaan tarjous ja lähetetään se tuottajille. Hetken odottelun jälkeen tuottajilta tulee vastatarjous, jokin tarjouksen ehto ei ollut miellyttänyt heitä. Todetaan että toimiihan se kauppa näilläkin ehdoilla. Hyväksytään tarjous ja kauppasopimus on syntynyt. Samalla sovitaan tuontisopimuksesta. Päädytään jälleenmyyntisopimukseen. Myydään tuotteita Suomessa omaan lukuun ja omalla riskillä.



Kauppasopimuksessa on päädytty Free Carrier – toimituslausekkeen käyttöön. Myyjä luovuttaa siis tavaran ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle ostajan nimeämässä paikassa. Tässä tapauksessa sovittiin myyjän varastosta, jolloin myyjä on vastuussa vielä tava-

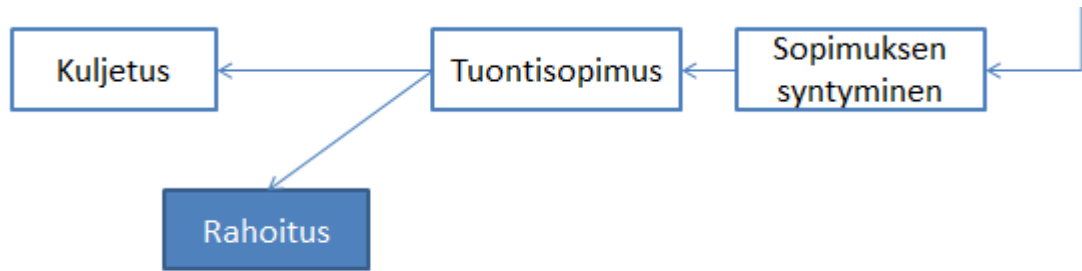
ran lastaamisesta. Myyjä vastaa vientiselvityksistä sekä kauppalaskusta, tuoja tuonnista ja kuljetuksen järjestämisestä.

Mietitään mikä kuljetusmuoto olisi paras, miten linssit tulisi pakata ja kuljettaa sekä mitä asiakirjoja linssien tuontiin tarvitaan vai olisiko helpointa käyttää kaikessa vain huolitsijaa. Päädytään kuljetuksen järjestämiseen itse. Ei haluta maksaa lisäkustannuksia huolitsijalle ja koetaan opintojen tuoneen tarpeeksi tietoa turvallisen ja laillisen tuonnin takaamiseksi.

Espanja on Suomeen nähden yksi Euroopan kauimmaisista maista. Sinne on kuitenkin hyvät maantieyhteydet. Lentokuljetus olisi toki nopea ja turvallinen, mutta tarpeettoman kallis. Merikuljetuksessa saisi kerralle tuotua suuremman määrän, tähänkään ei tosin ole tarvetta. Rautatieyhteydet kulkevat kyllä Euroopan läpi, mutta lähimmälle asemalle vienti Espanjassa vaatisi kuitenkin maantiekuljetuksen. Todetaan että maantiekuljetus Euroopan läpi on järkevin vaihtoehto. Tutkitaan kuljetuksen tarjoajia. Päädytään Kuljetusliike Jylhän käyttöön lyhyen hintakyselyn pohjalta. Sovitaan kuljetusliikkeen kanssa, että he tuovat linssit paluukuljetuksena Espanjasta, jolloin pystytään sopimaan halvempi rahtihinta. Tarkoitus on kuljettaa tilausliikenteenä maantiekuljetuksena kuorma Saksaan, josta kuorma tuodaan kuljetusvälineestä poistamatta laivalla Suomeen.

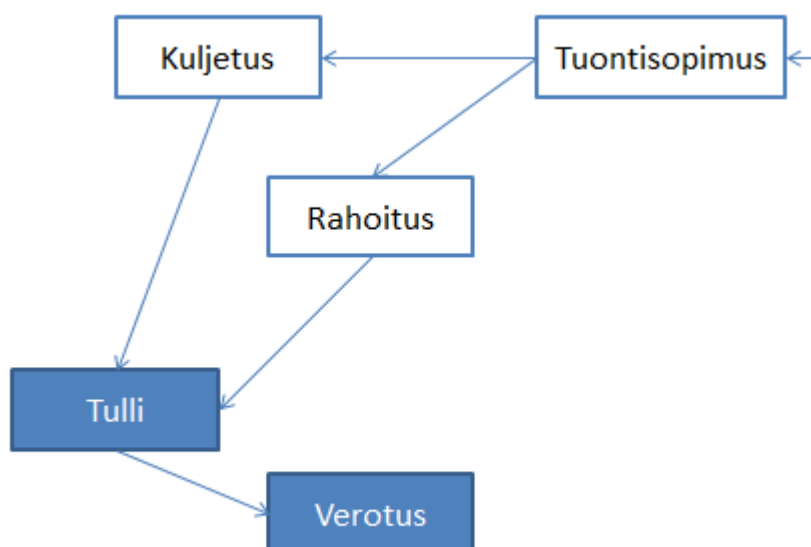
Linssit ovat huoneen lämmössä säilyviä tuotteita, joten niiden kuljettamiseen ei tarvita mitään erityislämpöisiä kuljetuskalusteita. Linssit pilaantuvat kuitenkin helposti kosteudessa, joten kuljetuskaluston ja kuljetuslaatikoiden tulee olla kosteudelta suojaavia. Sovitaan kuljetusliikkeen ja myyjän kanssa, että kalusto ja laatikot ovat tarpeeseen sopivia. Muistellaan mitä pakkausmerkintävaatimuksia elintarvikkeille on. Merkintöjen on ainakin oltava helposti havaittavissa, tarpeeksi isokokoisin kirjaimin laadittuja, helposti ymmärrettäviä sekä luettavia. Ne eivät saa myöskään johtaa kuluttajaa harhaan ja Suomen markkinoilla niiden tulee olla sekä suomeksi että ruotsiksi laadittuja. Huolehditaan että nämä vaatimukset täytetään ja että pakkauksesta löytyy vähintään: elintarvikkeen nimi, ainesosaluettelo, lista yliherkkyttä aiheuttavista aineista, tiettyjen ainesosien sekä sisällön määrä, säilyvyysaika tai viimeinen käyttöajankohta, myyjän nimi, toiminimi sekä osoite, alkuperämaa, elintarvike-erän tunnus ja säilytys- sekä käyttöohje.

Tuonti EU-maasta toiseen, on melko vaivatonta, eikä siihen tarvita juuri mitään asiakirjoja. Myyjäkin kun on toimituslausekkeen mukaan laatinut kauppalaskun ja lähettänyt sen ostajalle. Ainot asiakirja mitä matkan ajalta tarvitaan, on kuljetussopimus tavarankuljetuksesta eli rahtikirja. Tämän kuitenkin laatii kuljetusfirma.



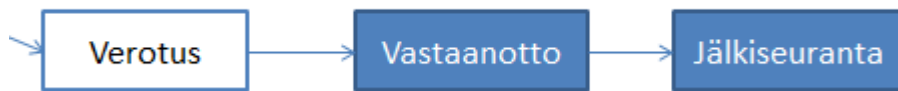
Todetaan että yrityksen oma pääoma ei riitä kattamaan kaikkia linsien ostokustannuksia. Lasketaan että vuoden aikana saadaan sen verran linssejä myytyä että, pystytään maksamaan pieni laina lyhytaikaisena rahoituksena takaisin. Hankitaan omalta pankilta lyhytaikaista rahoitusta ostokustannuksien kattamiseksi. Kauppaehdoissa sovittiin maksutavaksi Cash Against Documents eli perittävä. Tämän mukaan tavara toimitetaan ostajalle, kun ostaja on suorittanut maksun kaupasta. Sovitaan, että myyjä lähettää tarvittavat dokumentit ostajan pankille, kun kuorma on luovutettu kuljetusliikkeen haltuun. Kauppaehdoissa määritellään myös että, kuljetusyritys luovuttaa tavaran ostajalle, vasta kun ostajalla on osoittaa tavaran hallintaan oikeuttavat asiakirjat. Saatiin sovittua, että myyjä vastaa perittävän pankkikuluista.

Myyjälle riittää perittävä takaukseksi maksusta, eikä erillisiä pankkitakauksia vaadita. Kuljetusyrityksen kanssa sovittiin, että kuljetusvakuudet on lastin osalta hoidettava itse. Päädytään ottamaan perusvakuutus. Todetaan että tätä laajempaa vakuutusta ei tarvita. Valuutariskiä ei tarvitse huomioida samalla valuutalla EU:n sisällä kauppaa tehdessä.

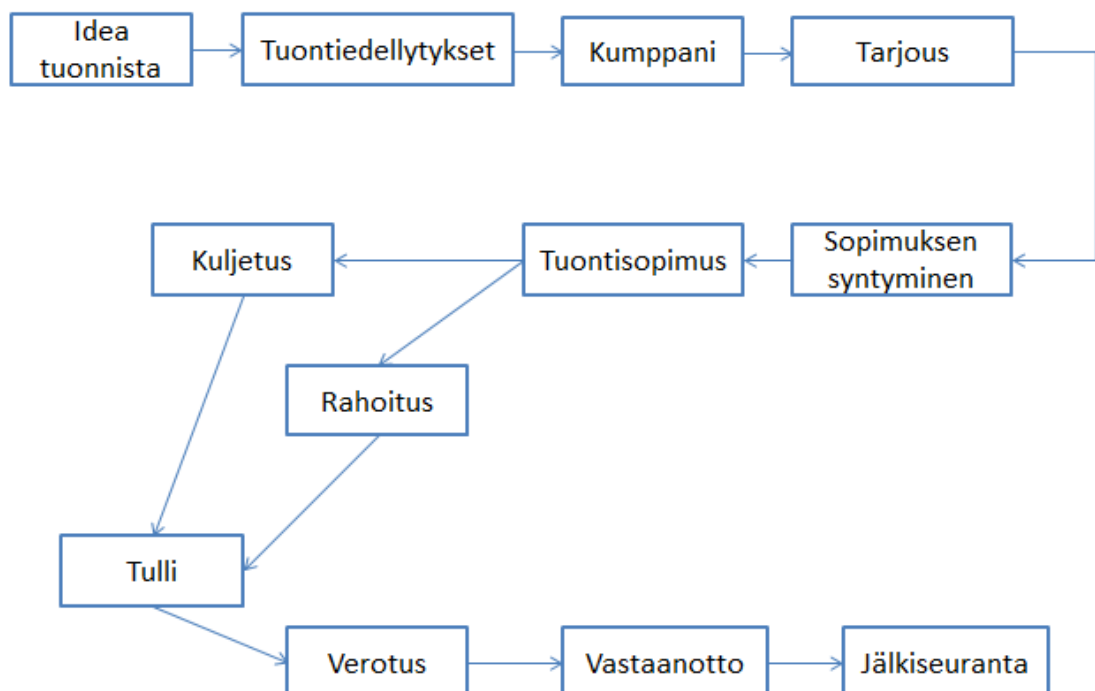


Kyseessä kun on EU:n sisäkauppa, ei tuontiin liity mitään tullimuodollisuuksia, rajoitteita tai erityisveroja. Elintarvikkeita tuodessa aina on kuitenkin mahdollisuus joutua tullilabora-

torion tutkittavaksi. Tämä on käytännössä melko epätodennäköistä, sillä linssit eivät ole mitään suuren riskiarvon omaavia tuotteita, ja Espanjakin on tuontimaana melko luotettava. Kuten kaikessa kaupassa ostettaessa tavaraa toiselta yritykseltä sisältyy siihen arvonlisävero. Määränpääperiaatteen mukaan arvonlisävero on suoritettava Suomeen. Osto on ilmoitettava kausiveroilmoituksessa. Samassa veroilmoituksessa ostoksesta maksettu vero voidaan kuitenkin ilmoittaa liiketoimintaan liittyvänä verona verovähennykseksi.



Nyt linssien pitäisi olla turvallisesti ja laillisesti Suomessa. Tarkistetaan lastin kunto ja aloitetaan myynti- ja jakelutoiminnot, jotta tuotteet saadaan myytyä ja toimitettua loppuasiakkailla. Kuljetuksesta on vielä seitsemän päivää aikaa reklamoida piilevistä vahingoista ja 21 päivää, mikäli kuljetus on viivästynyt. Kaikesta päällisistä vaurioista on reklamoitava heti. Kootaan vielä yhteen koko tuontiprosessi. Prosessi on erittäin pelkistetty ja esimerkinomainen. Tarkoitus on kuitenkin saada jonkinlainen käsitys siitä, mitä tuontitoiminta pitää sisällään.



Pohdinta

Maahantuonti on aiheena hyvin laaja ja kirjallisuus osoittautui paikoittain melko raskaaksi. Työstä tuli mielestäni kuitenkin ihan onnistunut. Työstä puuttuu varmasti paljon asioita, mutta tarkoitus olikin vain pääasioiden huomioiminen. Toivottavasti tässä on jollakin tavalla onnistuttu, ja työ tuo apua tuontitoiminnan aloittamisen kanssa kamppailevalle yrittäjälle.

Työssä on käytetty viranomaislähteitä ja kirjallisuutta, joten sitä voidaan pitää luotettavana. Viranomaislähteet eivät olleet tosin kovin selkeitä tai lukijaystävällisiä, ja niiden sisältämä tieto oli paikoittain todella rajallista. Tämä kasvattaa osaltaan riskiä virheellisistä tulkinnoista ja toimintatavoista. Työssä on pyritty antamaan teoriapohjaa mahdollisimman luotettavasti ja eettisesti, jotta se johtaisi oikeaan ja sääntöjenmukaiseen toimintaan.

Työtä tehdessä huomasin, että viennin kirjallisuus on myös paljon perusteellisempaa ja laajempaa kuin tuonnin. Vaikka tuonti onkin yksinkertaistettuna vientiä eri suuntaan, se on kuitenkin täysin oma maailmansa, eikä vientiin verrattavissa. Varsinaiset tuontioppaat olivat myös melko vanhoja.

Jatkotutkimuksena ja kehitysehdotuksena voisikin olla työn laajentaminen kattamaan monipuolisempia asioita yhä yksityiskohtaisemmin. Tarkoituksena olisi lopulta saada aikaiseksi vain tuontiin keskittynyt teos, jota voitaisiin käyttää uudempana tuontikirjallisuutena. Hyvä lisä olisi myös esimerkit erilaisista asiakirjoista. Tähän pyrittiin, mutta asiakirjapohjien löytäminen osoittautui hankalaksi, sillä jotkin asiakirjat ovat maksullisia. Tämän vuoksi tehtiin päätös, ettei niitä sisällytetty työhön lainkaan.

Maahantuontiesimerkki oli erittäin kuvitteellinen, eikä täysin aukoton. Aidon tuontitapausten kuvaus toisi työhön lisää konkretiaa. Esimerkiksi aidon yrityksen tuontitoiminnan aloittamisen seuraamista vaihe vaiheelta olisi havainnollisempaa lukijan seurata. Tähän tarvittaisiin kuitenkin oikea yritys, joka haluaisi paljastaa yritystoimintansa yksityiskohtia lukijalle.

Työn oli tarkoitus aluksi koskea pelkkää EU-maiden välistä kauppaa. Kaupankäynti EU-maiden välillä on kuitenkin nykyään melko suoraviivaista, eikä siihen sisälly tullimuodollisuuksia tai samalla tavalla asiakirjoja, kuin kolmansista maista tuodessa. Tämän vuoksi työn edetessä päätettiin hylätä pelkkä EU-maiden välisen kaupan tutkinta, ja työhön sisällytettiin myös EU:n ulkopuolinen tuonti.

Opinnäytetyötä oli kaiken kaikkiaan mielenkiintoista, joskin melko työlästä tehdä. Mielenkiintoa työhön piti omalta osaltaan yllä tavoite oman maahantuontiyrityksen perustamisesta. Opinnäytetyöprosessin aikana opin myös paljon omasta ajankäytöstä ja työskentelytyylistäni. Selkeän työskentelysuunnitelman puuttuminen toi työhön omat haasteensa. Aikataulussa oli vaikea pysyä ja välillä epätoivo meinasi vallata kirjoittajan. Jatkossa suosittelisinkin suunnitteluvaiheeseen panostamista, jotta työtä olisi mielekkäämpää ja helpompaa tehdä.

Lähteet

Aktia 2015. Standby-remburssi. Luettavissa:

<http://www.aktia.fi/fi/yritysasiakkaat/ulkomaankauppa/vienti/standby-remburssi>. Luettu: 20.10.2015.

European Commission 2015 a A. The single administrative document (SAD). Characteristics. Luettavissa: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/sad-characteristics_en.pdf. Luettu: 9.10.2015.

EUR-Lex 2000. Access to European Union law. 32000L0013. Luettavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:32000L0013>. Luettu 16.9.2015.

Evira 2010 a. Kuljetus ja varastointi. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/tietoa+evirasta/asiakokonaisuudet/omavalvonta/elintarvikkeet/kuljetus+ja+varastointi>. Luettu: 19.11.2015.

Evira 2010 b. Elintarvikkeiden maakuljetukset. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus+ja+myynti/kuljetus+ja+logistiikka/kansainvaliset+kuljetukset/maakuljetukset/>. Luettu: 19.11.2015.

Evira 2012 a. Elintarvikkeiden säilytystilat. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/hygieniaosaaminen/tietopaketti/elintarvikkeiden+hygieeninen+kasittely/elintarvikkeiden+sailytystilat/>. Luettu: 19.11.2015.

Evira 2012 b. Pakkausmerkintöjen valvontaohje. Luettavissa:

http://www.evira.fi/files/attachments/fi/evira/lomakkeet_ja_ohjeet/elintarvikkeet/pakkausmerkinnat/pakkausmerkintojen_valvontaohje_versio_4_1.pdf. Luettu: 19.11.2015.

Evira 2013 a. Elintarvikkeiden säilyttäminen. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/hygieniaosaaminen/tietopaketti/elintarvikkeiden+hygieeninen+kasittely/elintarvikkeiden+sailyttaminen>. Luettu: 19.11.2015.

Evira 2013 b. Elintarvikkeiden kansainväliset kuljetukset. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus+ja+myynti/kuljetus+ja+logistiikka/kansainvaliset+kuljetukset/>. Luettu: 19.11.2015.

Evira 2015 a. Elintarviketieto-opas. Eviran ohje 17068/1. Luettavissa:
<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus+ja+myynti/pakkausmerkinnat/elintarviketieto-opas+-eviran+ohje+17068-1-/>. Luettu: 16.9.2015.

Evira 2015 b. Elintarvikkeiden säilytyslämpötiloista kotona. Luettavissa:
<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/tietoa+elintarvikkeista/kasittely+ja+sailyttaminen/ampotila/>. Luettu: 19.11.2015.

Finlex 2015. Sosiaali- ja terveysministeriön asetus elintarvikkeiden kuljetuslämpötiloista ja muista kuljetusoloista. Luettavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2000/20000597>. Luettu: 18.9.2015.

Finnpartnership 2015. Pohjoismaista yleisesti. Luettavissa:
http://www.finnpartnership.fi/www/fi/exporting_to_finland/Pohjoismaat_markkinaalueena/Pohjoismaista_yleisesti/index.php. Luettu: 25.11.2015.

Fintra 2002. Tuontioapas. Fintra ja Multikustannus / Multiprint Oy. Helsinki.

Järvi-Kääriäinen, T. & Ollila, M. 2007. Toimiva Pakkaus. Hakapaino Oy. Helsinki

Karrus, K. 2005. Logistiikka. 3.-5. painos. WSOY. Helsinki.

Liikennevirasto 2003. Kotimaan syöttökuljetusten tulevaisuuden mahdollisuudet rannikko- ja sisävesiliikenteessä. Luettavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/mkl_2003-2_kotimaan_syottokuljetusten.pdf. Luettu: 22.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 a. Mitä on logistiikka?. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Mit%C3%A4_on_logistiikka%3F. Luettu: 5.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 b. Hankintastrategiat kuntoon ostoportfolion avulla. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Hankintastrategiat_kuntoon_ostoportfolion_avulla. Luettu: 16.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 c. Ostoportfolio – massa- ja volyymituotteet/palvelut. Luettavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Ostoportfolio_%E2%80%93_massa-_ja_volyymituotteet/palvelut. Luettu: 17.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 d. Ostoportfolio – rutiinituotteet ja –palvelut. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Ostoportfolio_%E2%80%93_rutiinituotteet_ja_-palvelut. Luettu: 17.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 e. Ostoportfolio – pullonkaulat tuotteet ja –palvelut. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Ostoportfolio_%E2%80%93_pullonkaulat_tuotteet_ja_-palvelut. Luettu: 17.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 f. Ostoportfolio – strategiset tuotteet ja –palvelut. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Ostoportfolio_%E2%80%93_strategiset_tuotteet_ja_-palvelut. Luettu: 17.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 g. Hakurahtiliikenne. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Hakurahtiliikenne>. Luettu: 21.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 h. Linjaliikenne. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Linjaliikenne>. Luettu: 22.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 i. Rautatiekuljetukset. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Rautatiekuljetukset>. Luettu: 22.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 j. Lentokuljetus. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentokuljetus>. Luettu: 22.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 k. Incoterms 2010. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Incoterms_2010. Luettu: 23.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 l. DAT. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/DAT>.
Luettu: 24.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 m. DAP. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/DAP>.
Luettu: 24.9.2015.

Logistiikan maailma 2015 n. Huolinta. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta>. Luettu: 29.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 o. Kauppalasku. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kauppalasku>. Luettu: 7.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 p. Konossementti (Bill of Lading). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Konossementti_\(Bill_of_Lading\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Konossementti_(Bill_of_Lading)). Luettu: 27.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 q. Merirahtikirja (Liner Waybill, LWB). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Merirahtikirja_\(Liner_Waybill,_LWB\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Merirahtikirja_(Liner_Waybill,_LWB)). Luettu:
27.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 r. Kansainvälinen rautatierahtikirja (CIM). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_rautatierahtikirja_\(CIM\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_rautatierahtikirja_(CIM)). Luettu: 27.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 s. Kansainvälinen autorahdikirja (CMR). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_aurahdikirja_\(CMR\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_aurahdikirja_(CMR)). Luettu: 28.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 t. Maantiekuljetukset – tietovirrat. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset_%E2%80%93_tietovirrat. Luettu: 28.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 u. Lentorahtikirja (air waybill, AWB). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahtikirja_\(air_waybill,_AWB\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahtikirja_(air_waybill,_AWB)). Luettu: 28.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 v. Huolitsijan vastaanottotodistus (Fiata Forwarders Certificate of Receipt, FCR). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsijan_vastaanottotodistus_\(Fiata_Forwarders_Certificate_of_Receipt,_FCR\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsijan_vastaanottotodistus_(Fiata_Forwarders_Certificate_of_Receipt,_FCR)). Luettu: 1.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 w. Huolitsijan kuljetustodistus (Fiata Forwarders Certificate of Transport, FCT). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsijan_kuljetustodistus_\(Fiata_Forwarders_Certificate_of_Transport,_FCT\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsijan_kuljetustodistus_(Fiata_Forwarders_Certificate_of_Transport,_FCT)). Luettu: 1.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 x. Huolitsijan varastotodistus (Fiata Warehouse Receipt, FWR). Luettavissa:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsijan_varastotodistus_\(Fiata_Warehouse_Receipt,_FWR\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsijan_varastotodistus_(Fiata_Warehouse_Receipt,_FWR)). Luettu: 1.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 y. Kuljetusvastuuvakuutus. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusvastuuvakuutus>. Luettu: 27.10.2015.

Logistiikan maailma 2015 z. Veroton varastointi. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Veroton_varastointi. Luettu: 11.11.2015.

Logistiikan maailma 2015 å. Arvonlisäverojärjestelmä. Luettavissa:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Arvonlis%C3%A4veroj%C3%A4rjestelm%C3%A4>.
Luettu: 1.1.2015.

Lukander Ruohola HTO 2012. Jälleenmyyntisopimuksissa huomioitavia seikkoja. Luettavissa: <http://www.lrhto.fi/artikkelit/yrityksen-sopimukset/jalleenmyyntisopimuksessa-huomioitavia-seikkoja/>. Luettu: 25.11.2015.

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

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

Pehkonen, E. 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. WS Bookwell Oy. Porvoo,

Pirnes, H. & Kukkola, E. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Tummavuoren Kirjapaino Oy. Vantaa.

Suomen kuljetusopas 2015. Huolinta. Luettavissa:
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/huolinta/>. Luettu: 18.11.2015.

Taloussanomat 2015. Taloussanakirja: avoin luotto. Luettavissa:
<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/avoin+luotto/0>. Luettu: 26.11.2015.

Tulli 2012. Etuuskohteluasiakirjojen hakeminen ja laatiminen. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuuskohtelut/Etuuskohteluasiakirjojen_hakeminen_ja_laatiminen.pdf. Luettu: 7.10.2015.

Tulli 2013. Mitä on varastointi? Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/varastointi/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2014 a. Mitä on tuonti? Luettavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/>. Luettu: 9.11.2015.

Tulli 2014 b. Mitä erityismenettelyt ovat? Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2014 c. Sisäinen jalostus. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/sisainenjalostus/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2014 d. Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/tullivalvonnassa_valmistus/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2014 e. Väliaikainen maahantuonti. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/valiaikainen_maahantuonti/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2014 f. Tietty käyttötarkoitus. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/tietty_kayttotarkoitus/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2014 g. Mitä tavaran tuonti maksaa? Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/mita_maksaa/index.jsp. Luettu: 9.11.2015.

Tulli 2014 h. Tullin elintarviketutkimukset 2014. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tullilaboratorio/toiminta_2014/tiedostot/elintarviketutkimukset_2014.pdf. Luettu: 18.9.2015.

Tulli 2014 i. Alkoholi- ja alkoholijuomaverotaulukko. Luettavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/verotus/valmisteverotettavat/alkoholi/verotaulukko/index.jsp>. Luettu: 12.11.2015.

Tulli 2015 a. Aikasarjat. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/aikasarja/index.jsp. Luettu: 21.9.2015.

Tulli 2015 b. Suomen elintarvikevienti ja –tuonti. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/toimialat/elintarvike15/liitt eet/2015_M16.pdf. Luettu: 17.9.2015.

Tulli 2015 c. Sanomapohjainen asiointi Tullissa. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/sanomapohjainen_asiointi_asiakkaaksi _hakeutuminen.pdf. Luettu: 9.10.2015.

Tulli 2015 d. Nettituonti-palvelu yrityksille. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tulli_ilmoitus/nettituonti/index.jsp. Luettu: 9.11.2015.

Tulli 2015 e. Tervetuloa Nettituontiin. Luettavissa:
<https://asiointi.tulli.fi/nettituonti/mainpage.html>. Luettu: 9.11.2015.

Tulli 2015 f. Tulli tutuksi. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/index.jsp. Luettu: 21.9.2015.

Tulli 2015 g. Mitä on passitus? Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2015 h. Tullisuspensiot. Luettavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/tullisuspensiot/index.jsp>. Luettu: 9.12.2015.

Tulli 2015 i. Tariffikiintiöt. Luettavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/tariffikiintiöt/index.jsp>. Luettu: 9.12.2015.

Tulli 2015 j. Alenna kustannuksia tavarankäynnin alkuperällä tuonnissa ja viennissä. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/alenna_kustannuksia/index.jsp. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2015 k. Mitä tarkoitetaan etuuskohtelulla? Luettavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/index.jsp>. Luettu: 11.11.2015.

Tulli 2015 l. Elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden testaus. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tullilaboratorio/testaus/index.jsp. Luettu: 17.9.2015.

Tulli 2015 m. Tullin elintarvike- ja kulutustavaravalvonta. Luettavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/valvonta/index.jsp>. Luettu: 17.9.2015.

Tulli 2015 n. Valmisteverotettavat tuotteet. Luettavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/verotus/valmisteverotettavat/index.jsp>. Luettu: 12.11.2015.

Tulli 2015 o. Valmisteverotus. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/asiakasohjeet/valmisteverotus/tiedostot/016.pdf. Luettu: 12.11.2015.

VR Transpoint 2015. Kansainvälisen CIM-rahtikirjan täyttäminen. Luettavissa:
<https://www.vrtranspoint.fi/fi/vr-transpoint/asiakkaan-opas/tekniset-ohjeet--ja-tiedot/cimrahtikirjaohje/>. Luettu: 27.10.2015.

Yrittäjät 2014 a. Maahantuonti EU:n sisällä. Luettavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/maahantuonti-eu-n-sisalla/>. Luettu: 2.10.2015.

Yrittäjät 2014 b. Arvonlisäverokannat EU-maissa. Luettavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/verotjarahat/verotus/arvonlisaverokannateumaissa/>. Luettu: 1.10.2015.

Liitteet

Liite 1. Ohjeellinen tuoteluettelo

Elintarvikkeet

- vihannekset, sienet ja niistä tehdyt valmisteet
- hedelmät, marjat ja niistä tehdyt valmisteet
- pähkinät, mantelit ja niistä tehdyt valmisteet
- mehut, juomat (ei alkoholilain alaiset) ja juoma-ainekset
- kaakao, kahvi, tee ja niistä tehdyt valmisteet
- viljat, viljavalmisteet ja leipomatuotteet
- palkovilja, siemenet (ei kylvösiemenet) ja niistä tehdyt valmisteet
- makeiset, suklaa ja muut sokerivalmisteet
- mausteet ja maustamisvalmisteet
- kastikkeet, keitot, liemet ja -ainekset
- ruokavalmisteet, jälkiruoat, snackstuotteet
- ravintorasvat ja -öljyt (ei eläinperäiset)
- ravintolisät (food/dietary supplements) ja uuselintarvikkeet (novel foods)
- erityisruokavaliovalmisteet (mm. lastenruoat, urheilijoiden erityisvalmisteet, kliiniset ravintovalmisteet)
- yhdistelmäelintarvikkeet (tullattavat yhdistelmät vain, jos jalostettua eläinperäistä tuotetta on alle 50 %, ei kuitenkaan lihaa sisältävät)
- elintarvikeparanteet

Kulutustavarat

- elintarvikekäyttöön tarkoitetut astiat, ruokailuvälineet, taloustarvikkeet, kotitalouskoneet ja elintarvikkeen kanssa kosketukseen joutuvat pakkausmateriaalit
- lelut (alle 14-vuotiaiden lasten leikkeihin tarkoitetut tuotteet ja materiaalit)
- vauvojen ja pienten lasten vaatteet ja muut tekstiilituotteet (alle 2-vuotiaalle tarkoitetut)
- lasten ja nuorten vaatteet, joissa on nauhoja ja kiristysnyörejä
- ihon kanssa kosketukseen joutuvat tekstiili- ja nahkatuotteet (mm. alusvaatteet, vuodevaatteet, puserot, päähineet, huivit, käsineet)
- ei suoraan ihon kanssa kosketukseen joutuvat tekstiilituotteet (mm. väli- ja päällysvaatteet, päiväpeitteet)
- ihon kanssa kosketukseen joutuvat metalliset esineet (mm. epäaidot korut, kellonrannekkeet, nepparit, vetoketjut)
- lastenhoitotarvikkeet (mm. hoitoalustat, vaipat, ruokalaput, tuttiketjut ym. pientarvikkeet)
- kosmeettiset valmisteet (myös kampaamoihin, hotelleihin, hoitoloihin yms. tarkoitetut, ei kosmetiikan raaka-aineet eikä eläinten kosmetiikka)
- askartelu- ja koulutarvikkeet
- kynttilätuotteet, tulitikut
- elintarvikkeita jäljittelevät tuotteet
- eräät muovitarvikkeet (PVC- tai muuta muovia; mm. toimistotarvikkeet, talous- ja toalettiesineet, pakkaustarvikkeet)
- jalkineet
- kotitalouksissa käytettävät kaihtimet ja rullaverhot
- kuluttajakäyttöön tarkoitetut heijastimet
- savukkeensytyttimet (vain asiakirjatarkastuksia THT 52/2007, ei testausta)

(<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/valvonta/index.jsp>)