
TULLIVARASTOINTI

Tullaukseen liittyvän käsitteistön selventäminen



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Logistiikan koulutusohjelma

Forssa, syksy 2013

Jyrki Rantanen



FORSSA
Logistiikan koulutusohjelma

Tekijä	Jyrki Rantanen	Vuosi 2013
Työn nimi	Tullivarastointi Tullaukseen liittyvän käsitteistön selventäminen	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön toimeksiantaja on Hämeen ammattikorkeakoulun MAALI-hanke. MAALI-hankkeen tavoitteena on seudun saavutettavuuden ja logististen yhteyksien kehittäminen. HEA-projekti on Humppilan kunnan alueelle suunnitteilla oleva Humppilan Eco Airport.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selittää tullivarastointimenettely, selvittää eri tullaukseen liittyviä termejä sekä tutkia, kuinka tullimenettelyitä voidaan Humppilan Eco Airportissa hyödyntää.

Teoriaosuuden pääpaino opinnäytetyössä oli tullivarastointimenettelyn tarkastelussa, mutta siinä käsitellään myös muita tullimenettelyitä, kuten esimerkiksi sisäisen ja ulkoisen jalostuksen tullimenettelyitä. Lisäksi opinnäytetyössä selitetään tullaukseen liittyviä termejä. Teoreettinen tieto oli kerätty suurelta osin alaan liittyvästä kirjallisuudesta sekä Tullin verkkosivuilta.

Tutkimusmenetelmäksi valittiin kvalitatiivinen menetelmä, koska tutkittavasta aiheesta ei tutkimuksen alkuvaiheessa tiedetty kovinkaan paljon.

Työn tuloksena havaittiin, että tullivarastointimenettely sopii parhaiten tavaravaran väliaikaiseen varastointiin, sillä se ei salli lainkaan valmistustoimintaa.

Johtopäätöksenä oli, että tullivarastointia kannattaa käyttää silloin, kun halutaan viivyttää maahantuodun tavarain tai materiaalin tullausta tai kun useasta lähteestä tulevat materiaaliavirrat yhdistetään tullivarastossa toisiinsa. Tullivarastoinnin yhteyteen onkin järkevää kehittää erilaisia lisäarvo-palveluita. Jos taas halutaan valmistaa tai jatkojalostaa raaka-aineita tai tuotteita, on sisäisen jalostuksen menetelmä parempi vaihtoehto.

Avainsanat Tullivarastointi, sisäinen jalostus, ulkoinen jalostus

Sivut 54 s. + liitteet 1 s.

FORSSA
Degree Programme in Logistics

Author	Jyrki Rantanen	Year 2013
Subject of Bachelor's thesis	Customs bonded warehouse - Clarifying terminology of customs	

ABSTRACT

The purpose of this thesis was to clarify what customs bonded warehouse stands for, to explain terms related to customs operations and study how to capitalize on different customs processing procedures. This thesis was commissioned by HAMK-Hämeen ammattikorkeakoulu through the MAALI-project.

The focus in the theory part in this thesis was on the examination of a customs bonded warehouse, although other customs processing procedures, such as inward and outward processing, are dealt with as well. Theoretical information was mainly gathered on literature concerning customs and from the Finnish Customs web-site.

The research method used in this thesis was qualitative.

In this thesis the author came to the conclusion that the customs bonded warehouse procedure mainly suits for a temporary warehousing of merchandise which does not allow to any manufacturing at all.

This thesis also came to the conclusion that when manufacturing or further processing raw materials or products, the inward processing procedure is a better alternative than the customs bonded warehouse procedure.

Keywords Customs bonded warehouse, inward processing procedure, outward processing procedure

Pages 54 p. + appendices 1 p.

KÄSITTEET JA LYHENTEET

AREX on Tullin tietojärjestelmä, jossa käsitellään tavarann tullialueelle saapumiseen ja tullialueelta poistumiseen liittyviä ilmoituksia. Järjestelmällä on yhteydet muun muassa tullin passitus-, tuonti- ja vientijärjestelmiin (Tulli 2011i, 8).

ATA-carnet on kansainvälinen asiakirja, jolla voi väliaikaisesti viedä näyttelytavaraita, ammatinharjoittamisvälineitä ja kaupallisia. Suomessa ATA-carnet asioita hoitaa Keskuskauppakamari (Tulli 2011h).

CN on Yhteisön yhdistetty nimikkeistö (Combined Nomenclature), jonka 8-numeroisia nimikkeitä käytetään sisäkaupan tilastoilmoituksissa ja viennissä (Tulli 2011g).

CPD-carnet (Carnet de Passages en Douane) on tulliasiakirja, joka perustuu YK:n päätöslauselmiin yksityisajoneuvojen tilapäisestä vuodelta 1954 sekä kaupallisten ajoneuvojen maahantuonnista vuodelta 1956. Carnet-tulliasiapaperia voi anoa Autoliiton ruotsalaisen sisärjestyksen Motormännens Riksförbund (M) kautta (Autoliitto).

EAD (Export Accompanying Document) on viennin saateasiakirja, joka kulkee tavarann mukana poistumistoimipaikalle (Tulli 2011g).

Efta eli Euroopan vapaakauppaliitto perustettiin vuonna 1960 edistämään jäsenvaltioidensa välistä vapaata tavarakauppaa. Suomi erosi Eftasta vuonna 1995. Efta-maita ovat Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi (Eurostat, 2013c).

EORI on EU:n laajuinen järjestelmä taloudellisten toimijoiden rekisteröintiä ja tunnistamista varten (Tulli 2010).

EU-27 on Euroopan unionin 27 jäsenvaltiota ajalta 1.1.2007–30.6.2013 (Eurostat, 2013b).

Eurostat on Euroopan unionin tilastotoimisto. Se tuottaa tilastoja, jotka koskevat koko EU:ta ja joiden avulla on mahdollista vertailla jäsenvaltioita ja alueita monen eri sektorin osalta. Eurostat pyrkii edistämään tilastollisten menetelmien yhtenäistämistä Euroopan unionin jäsenvaltioissa ja ehdokasvaltioissa sekä EFTA-maissa. Se sijaitsee Luxemburgissa (Euroopan komissio, 2013).

IATA (International Air Transport Association) on maailman lentoyhtiöiden välinen kauppaliitto (IATA, 2013a).

Intermodaalisuus on tavaroiden kuljettamista samassa kuormaussyksikössä ja jossa ovelta ovelle ulottuvassa kuljetusketjussa käytetään ainakin kahta eri kuljetusmuotoa, tarvitsematta jakaa, muuttaa tai käsitellä kuljetussyksiköiden sisältämiä tavaraita. (Euroopan parlamentti, 2000.)

MRN-numero (Movement Reference Number) on tunnus, jonka Tullin järjestelmä antaa hyväksyessään tietyt tulli-ilmoitukset vastaanotetuksi. Annettu MRN ilmoitetaan asiakkaalle hyväksymissanomassa. MRN-numero annetaan passitusilmoituksille, vienti-ilmoituksille ja tietyille saapumisen ja poistumisen ilmoituksille. Numeron käyttämisestä on annettu ohjeita kunkin sovelluksen omissa ohjeissa (Tulli 2011g).

RFID (Radio Frequency Identification) on yleisnimitys radiotaajuuksilla toimiville tekniikoille, joita käytetään tuotteiden ja asioiden havainnointiin, tunnistamiseen ja yksilöintiin. Teknologian toiminta perustuu tiedon tallentamiseen RFID-tunnisteeseen ja sen langattomaan lukemiseen RFID-lukijalla radioaaltojen avulla (RFIDLab Finland ry n.d.).

T1-passitusta eli EU:n ulkoista passitusta käytetään, kun tullaamatonta tavaraa tuodaan EU:hun sen ulkopuolelta tai tullaamatonta tavaraa siirretään EU:n sisällä (jäsenvaltioiden välillä tai yhden jäsenvaltion sisällä) (Tulli 2011h).

T2-passitusta eli EU:n sisäistä passitusta käytetään, kun yhteisötavaraa (eli EU:ssa valmistettua tai tuontitullattua tavaraa) EU:sta Efta-maihin tai niiden kautta takaisin EU:hun (Tulli 2011h).

TIR-carnet on luvanvarainen menettely, jonka tarkoituksena on varmistaa tavaroiden keskeytyksetön liikkuminen kuljetusreittiä pitkin tullivalvonnan vaarantumatta. Suomessa TIR-carnet'n myöntää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (Tulli 2011h).

YK (Yhdistyneet kansakunnat) on valtioiden välinen yhteistyöelin. YK:lla ei ole erillisiä edustustoja tai virallisia edustajia jäsenmaissaan, kuten Suomessa (Yk, 2013).

KUVALUETTELO

Kuva 1. Humppila Eco Airportin aluemalli.....	3
Kuva 2. Euroopan unionin jäsenmaat.....	5
Kuva 3. Reittilentoja Suomen kautta Eurooppaan ja Aasiaan.....	6
Kuva 4. Tuonti Kiinaan ja kehittyvään Aasiaan.....	7
Kuva 5. Maailmankaupan osuudet vuonna 2010.....	8
Kuva 6. Almond Rocan vanha toimitusketju.....	22
Kuva 7. Almond Rocan uusi toimitusketju.....	22
Kuva 8. La Cafetieren vanha toimitusketju.....	23
Kuva 9. La Cafetieren uusi toimitusketju.....	24
Kuva 10. Tavaroiden tuonti EU-tullialueelle.....	37

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
1.1	Humppila Eco Airport.....	2
1.2	Tutkimusmenetelmät ja eettisyys.....	3
1.3	Euroopan unioni.....	4
2	TARPEEN KUVAUS.....	5
3	TULLIMENETTELYT.....	9
3.1	Sisäinen jalostus.....	10
3.2	Ulkoinen jalostus.....	12
3.3	Tullivalvonnassa tapahtuva jalostus.....	13
3.4	Väliaikainen maahantuonti.....	13
4	TULLIVARASTOINTIMENETTELY.....	16
4.1	Siirrot tullivarastointimenettelyssä.....	17
4.1.1	Siirto luvassa ilmoitettujen paikkojen välillä.....	18
4.1.2	Siirto saapumispaikasta luvanhaltijan tai toimijan tiloihin.....	18
4.1.3	Siirto poistumispaikkaan jälleenvientiä varten.....	19
4.1.4	Siirto luvanhaltijalta toiselle luvanhaltijalle.....	20
4.2	Lisäarvopalvelujen tarjonta tullivarastointimenettelyssä.....	20
5	ESIMERKKEJÄ.....	21
5.1	Brown & Haley.....	21
5.2	La Cafetiere.....	23
5.3	Machine Inc.....	24
6	TULLAUKSEEN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ.....	26
6.1	Suspensiomenettely.....	26
6.2	Veroton varastointi.....	26
6.3	Vapaa-alue.....	26
6.4	Tullivarastot.....	27
6.5	Tullivarastojen luokittelu.....	28
6.6	Tullivarastolupa.....	29
6.6.1	Tavanomainen lupamenettely.....	30
6.6.2	Yksinkertaistettu lupamenettely.....	30
6.7	Tullivaraston käyttö.....	31
6.8	Passitus.....	33
6.8.1	Yleisvakuus.....	34
6.8.2	Yksittäisvakuus.....	34
6.8.3	Passituslajit.....	34
6.9	Tavaroiden käsittely varastoinnin aikana.....	35
6.10	Tavaroiden tuonti EU-tullialueelle.....	37
6.10.1	Saapumisen yleisilmoitus.....	38
6.10.2	Yleisilmoitus.....	38
6.10.3	Saapumisen esittämisilmoitus.....	39
6.10.4	Väliaikaisen varaston ilmoitukset.....	39

6.10.5 Eläinten tuonti	40
6.11 Vienti EU:n ulkopuolelle	41
6.11.1 Suora vienti meri-, lento- ja rautateitse	41
6.11.2 Epäsuora vienti meri-, lento- ja rautateitse	42
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	42
8 POHDINTA.....	45
LÄHTEET	47

Liite 1 Humpvila Eco Airport Logistic Centre aluesuunnitelma

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö tehdään Hämeen ammattikorkeakoulun MAALI-hankkeelle. Opinnäytetyön taustalla on tarve selvittää tuontiin liittyviä käsitteitä, kun tavaraa maahantuodaan maahan.

MAALI-hankkeen tavoitteena on seudun saavutettavuuden ja logististen yhteysien kehittäminen. Hankkeen tavoitteet voidaan jakaa kolmeen kokonaisuuteen (HAMK n.d.):

- maaliikennekeskuksen kehittämiseen
- verkostojen kokoamiseen
- toimenpiteiden integrointi HAMK:n opetukseen.

Logististen yhteysien kehittäminen tukee seudun ja Etelä-Suomen elinkeinoelämän tarpeita. Tehokkaita liikenneyhteyksiä tarvitaan sekä yritysten toimintaedellytysten parantamiseen että palvelujen turvaamiseen. (HAMK n.d.)

HAMK on tiedotteessaan (2013) todennut, että hanke on jatkumo aikaisemmille Humppilan ekologistiikka-alueen kehittämissuunnitelmille. Forsan seudun puutteellisten liikenneyhteyksien on useissa selvityksissä todettu heikentävän seudun vetovoimaisuutta, joten aktiivinen toiminta seudun logistiikan kehittämiseksi on tarpeen.

Tutkimuksen lähtökohtana on perehtyä tullaukseen liittyviin käsitteisiin sekä selvittää tullivarastointimenettelyä ja antaa esimerkkejä sen mahdollisesta käytöstä. Lisäksi tutkimuksessa pohditaan, voidaanko jonkun tullimenettelyn avulla kehittää ja hyödyntää jotain liiketoimintamallia.

Liiketoimintamalli tarkoittaa yrityksen ansaintalogiikkaa. Liiketoimintamalli on yksinkertaistettu kuvaus siitä, miten yritys ansaitsee tietystä liiketoiminnasta, toisin sanoen, mikä on sen tarjoama, kenelle tätä tarjotaan ja miten se käytännössä toteutetaan. Liiketoimintamalli on sekä arvon luomisen että ansaitsemisen yhdistävä rakenteellinen ratkaisu. (Grönroos, Helle, Tinnilä, Malinen, Piispa, Apilo, Hyötyläinen, Korhonen, Ryyänen & Salakari 2007, 167.)

Lisäksi haluttiin esitellä ja jossain määrin selittää, mitä terminologiaa tullaukseen liittyy. Opinnäytetyön tutkimusongelmana oli esittää ja selvittää tuontiin ja tullaukseen liittyvää käsitteistöä. Tutkimuksen aihe rajattiin tarkemmin käsittelemään tullivarastointimenetelmää käsitteenä sekä selvittää sen merkitystä.

Opinnäytetyö pyrkii vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä on tullivarastointi?
- Kuinka tullivarastointi toimii käytännössä?
- Mitä käsitteitä tullivarastointiin ja tullaukseen liittyy?

Tutkimuksen tavoitteena on antaa selkeämpi kuva eri tullimenettelyistä ja tarkemmin tullivarastointimenettelyistä. Lisäksi tutkimuksessa esitetään erilaisia käyttömahdollisuuksia eri tullimenettelyiden käytöstä.

1.1 Humppila Eco Airport

Lentokentillä on keskeinen merkitys matkustajaliikenteessä (erityisesti kun otetaan huomioon Euroopan kasvava rooli maailmassa), ja niiden merkitys kasvaa myös rahtiliikenteessä osana liikennemuotojen yhdistämistä ja logistiikkaketjua (Euroopan komissio 2009, 11).

Humppilan Eco Airport on ekologiseen energiantuotantoon ja energiatalouden tasapainoon pohjautuva uusi lentokenttämalli, joka tarjoaa uuden poikkeavan joustavan liiketoimintamallin tulli- ja rahtikäytäntöihin (Humppila Eco Airport n.d.a.).

Lentokentän tavoitteena on olla ekologinen logistinen tukikohta Pohjois-Euroopassa idästä tulevalle rahdille. Se tarjoaa logistiikkakeskuksen ja eriasteisia tullivarastoalueita yritysten hyödynnettäväksi. Logistiikkakeskuksen on ajateltu sijoittuvan Humppilan kunnan alueelle (liite 1). (Humppila Eco Airport n.d.a.)

Keskeisen sijaintinsa ja hyvien rautatie- ja tieyhteyksien yhteyteen HEA pystyy palvelemaan tulevaisuudessa myös henkilö- ja charter-liikenteen tarpeita. Alueelle tulee runsaasti toimitilaa, joissa voi suorittaa sekä rekkojen että junien lastaamisen hallissa tietokoneohjatuisti. Useammallakin toimijalla on tasavertaiset ensiluokkaiset toimintaolosuhteet esteettömään intermodaaliseen rahtitoimintaan. (Humppila Eco Airport n.d.b.)

Logistiikkatoimintojen keskittyminen suuriin logistiikkasolmuihin mahdollistaa toiminnan tehostamisen, joka hyödyttää operaattoreita ja asiakkaita. Toimintojen operatiivinen tehokkuus kasvaa ja saadaan kustannussäästöjä, kun sekä toimijat että asiakkaat voivat keskittää toiminnot. HEA Logistic Centre -hankkeeseen kuuluu kansainväliset mitat täyttävä henkilö- ja tavaraliikenteeseen suunniteltu lentokenttä ja yritysalue. Lentokenttä-alueelle tulee jo ensimmäisessä vaiheessa yli 100 000 m² tavarankäsittelyterminaali ja varasto palvelemaan Pohjois- ja Itä-Euroopan sekä Venäjän logistiikkatarpeita. (Humppila Eco Airport n.d.c.)

Kansainvälistä rahtiliikennettä palveleva lento-, rautatie- ja maaliikenteen keskus hyödyntää uusinta osaamista ympäristö-, turvallisuus- ja talousnäkökohdissa. Humppilan ekologistiikka-alue on energiaratkaisultaan oma-varainen. Yritysten, asiakkaiden, osajien ja logistiikka-toimintojen sijoittuminen samalla alueella vähentää energiankäyttöä, lisää tehokkuutta, tuo kustannussäästöjä, lisää turvallisuuttaja mahdollistaa tietojärjestelmien uudenlaisen käytön. (Humppila Eco Airport n.d.d.)

Kuvassa 1 (s. 3) on esitetty Humppila Eco Airportin aluemalli, jossa näkyy muun muassa terminaalien, varastojen ja lentokoneiden mahdollisia sijoittumisia alueelle.



Kuva 1. Humppila Eco Airportin aluemalli (Humppila Eco Airport n.d.d.)

1.2 Tutkimusmenetelmät ja eettisyys

Tutkimus on kvalitatiivinen ja analyysoiva. Sen aineisto on kerätty perehtymällä alan kirjallisuuteen ja Tullin julkaisuihin. Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää käytettiin tässä työssä siksi, että se on tutkimusmenetelmänä luonteeltaan monipuolinen. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on ilmiön ymmärtäminen, selittäminen, tulkinta ja usein myös soveltaminen (Anttila 2006, 275).

Kvalitatiivinen tutkimusote sisältää lukuisia suuntauksia, tiedonhankinta- ja analyysimenetelmiä ja tapoja tulkita aineistoja. Oma tutkimusreitti muodostuu monien valintojen perusteella. Yhtä oikeaa tapaa tehdä laadullista tutkimusta ei ole. Kuten tutkimus yleensäkin, myös laadullinen tutkimus on aina omanlaisensa versio tutkittavasta ilmiöstä, ja vaihtoehtoja etenemiseen on runsaasti. (KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto n.d. a.)

Anttila (2006, 285) puolestaan esittää, että toteava, deskriptiivinen lähestymistapa pyrkii ensisijaisesti kokoamaan tietoa tutkimuskohteesta eli kuvailemaan ja selittämään sitä, mutta välttää muuttamasta kohdetta toisenaikaiseksi. Tieteellisen tutkimuksen puolella siinä kootaan pelkkää faktaa ja toteavaa asiasisältöä, mutta ei muuta.

Aineistolähtöisesti tutkimusta tehtäessä tutkimuksen pääpaino on aineistossa. Aineistolähtöisyys vaatii tutkijalta itsekuria aineistossa pysyttelemisessä, ennakkokäsitysten ja teorioiden poissulkemisessa ja systemaattisuudessa, mutta aivan samalla tavalla tieteellisyyttä edellytetään muiltakin analyysimenetelmiltä. (KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto n.d. b.)

Valmiita aineistoja ei tulla kovinkaan usein ajatelleeksi omaa tutkimusta suunniteltaessa, vaikka yhdessä tutkimuksessa saadaan harvoin ammennettua tyhjiin koko aineisto. Uudessakin tutkimuksessa voidaan käyttää toisten keräämiä aineistoja tai tekstidokumentteja. Olennaista on arvioida

käytettävän aineiston syntymisen konteksti ja aineiston soveltuvuus omaan tutkimukseen. (KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto n.d.c.)

KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovarannosta (n.d.d.) voidaan lukea, että keskeistä tutkimuksen ja sen edustavuuden kannalta on, että tutkija osaa kerätä sisällöllisesti ja määrällisesti sopivankokoisen aineiston. Lähteiden valintaa ohjaavat niiden oleellisuus ja ajantasaisuus eli niiden laatu ja monipuolisuus (Kniivilä, Lindblom-Yläne & Mäntynen 2012, 105). Tutkimusaineistoa pitäisi siis katsoa sen tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta: millaista aineistoa on mahdollista saada ja miltä aineisto vaikuttaa analyysin kannalta. Anttila (2006, 177) jatkaa, että laadullisen tutkimuksen aineistokeruussa onkin suotavaa, että se on monikanavaista.

Tutkimuksen teoriaperusteen lähdemateriaali hankittiin pääasiassa kirjallisuutena huolinta-alan, tuonti- sekä tullitoiminnan oppaista. Lisäksi hyödynnettiin eri toimijoiden verkkosivuja ja tutkimuksessa käytettiin tiedon ajantasaisuuden varmistamiseksi runsaasti Tullin verkkosivuja.

Tutkimukseen sovelletaan tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisia ja eettisesti kestäviä tiedonhankinta-, tutkimus- ja arviointimenetelmiä. Tutkimuksessa toteutetaan tieteellisen tiedon luonteeseen kuuluvaa avoimuutta ja vastuullista tiedeviestintää tutkimuksen tuloksia julkaistaessa. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012, 6.)

1.3 Euroopan unioni

Tavaraa maahantuotaessa tavara on ilmoitettava Tullille. Merkityksellistä on, maahantuodaanko tavara Euroopan unionin jäsenvaltiosta vai Euroopan unionin ulkopuolelta. Yhteisötavara saa jatkaa matkaansa ja Euroopan unionin ulkopuolelta saapuvalla tavaralla osoitetaan tulliselvitysmuoto.

Euroopan unioni ei ole aina ollut nykyisen kokoinen. Kun Euroopan maat aloittivat taloudellisen yhteistyön vuonna 1951, mukana olivat vasta Belgia, Saksa, Ranska, Italia, Luxemburg ja Alankomaat. Ajan myötä yhä useampi maa päätti liittyä mukaan. Nykyinen 28 jäsenmaan koko saavutettiin, kun Kroatia liittyi unioniin 1. heinäkuuta 2013. (Euroopan unioni, 2013c.)

Kuvassa 2 (s. 5) on esitetty vihreällä värillä Euroopan unionin jäsenmaat. Tumman harmaalla on esitetty ne maat, jotka ovat menossa kohti Euroopan unionin jäsenyyttä. Näitä ehdokasmaita ovat entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Islanti, Montenegro, Serbia ja Turkki. (Euroopan unioni, 2013b.)



Kuva 3. Reittilentoja Suomen kautta Eurooppaan ja Aasiaan (Finnair, 2013.)

Matkustajaliikenteen myönteistä kehitystä ja lentorahdin pitkän aikavälin myönteisiä näkymiä varjostaa rahtiliikenteen tämänhetkinen selkeä taantuma. Yleisesti kuitenkin ala odottaa vuotuisen reaali kasvun olevan rahdin osalta 4–5 prosenttia seuraavan 10 vuoden ajan. (Humppila Eco Airport 2011, 7.)

Tilastojen mukaan lentorahdin määrät ovatkin jo nousussa. IATA (2013b) toteaaakin, että lentorahdin volyymit kasvoivat vuoden 2012 loppupuolella, etenkin Euroopan ja Keski-idän ja Euroopan ja Kaukoidän väliset rahtimäärät kasvoivat merkittävästi. Kasvu oli jopa 6 prosenttia. IATA ennustaa, että kasvu tulee jatkumaan tasaisena, vaikkakaan suuria kasvulukuja ei odoteta.

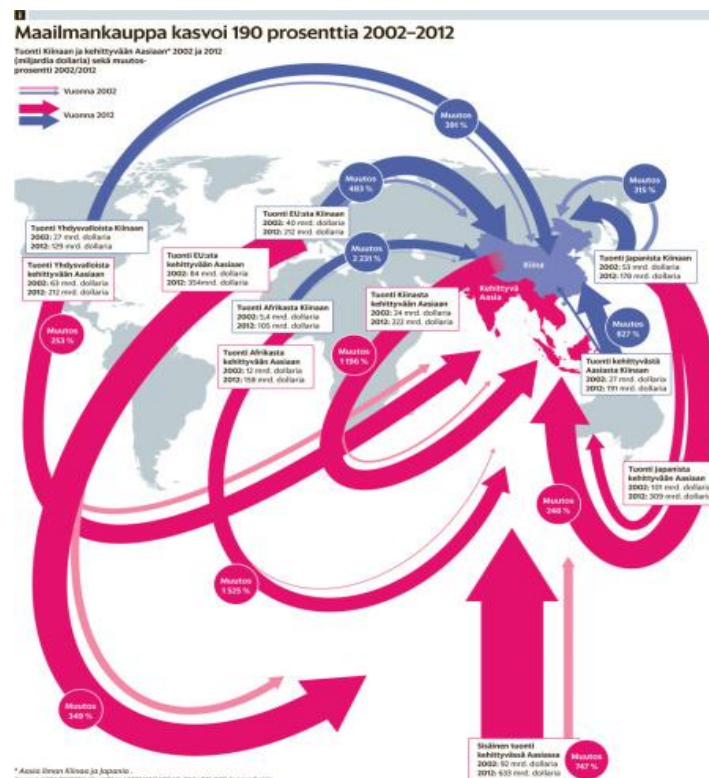
Muuttuva liiketoimintaympäristö pakottaa toimitusketjun yritykset etsimään uusia yhteistyötapoja saavuttaakseen ja ylläpitääkseen kilpailuetunsa (Autere, Bask, Kovács, Spens & Tanskanen 2008, 634). Tähän uusien yhteistyötapojen etsimiseen Humppilan Eco Airport on lähtenyt voimakkaasti mukaan ja Humppilaan ollaankin tekemässä Suomen ja koko Euroopan mittakaavassa ainutlaatuista ekologista logistiikkakeskusta, jossa yhdistyvät maantie, rautatie ja lentokenttä. Hanke on kirjattu maakuntastrategiaan ja logistiikka-alueen varaus on kirjattu maakuntaluonnokseen ja se vahvistetaan vuonna 2012. Humppila Eco Airport logistiikkakeskuksen lähtökohtana on sen erinomainen sijainti ja se, että puolet Suomen väestöstä, noin 2,9 miljoonaa kuluttajaa, asuu 150 km säteellä. (Humppila Eco Airport 2011, 8.)

Suunnitellun keskuksen kilpailuvalttina on ekologisuus ja se toimii toteutuessaan Eurooppalaisen ekologistiikka -alueen malliesimerkkinä. Merkittävät tavaramassat lennetään Suomen ja lähialueen yli ja Keski-Euroopan ilmatila on ruuhkainen. Merkittävät tavaramassat lennetään Aasian ja USA:n välillä. Nykyaikainen ja ekologisesti suunniteltu keskus voi lunastaa paikkansa tavaravirtojen uudelleen reitityksen osalta, ja tuoda lisäarvoa talousalueelle ja Suomelle tarjoamalla monipuolisen palvelurakenteen ja uusia mahdollisuuksia teollisuudelle ja olemassa olevalle elinkeinolle. (Humppila Eco Airport 2011, 9.)

Forssan seutu sijaitsee niin sanotussa logistisessa kultaisessa kolmiossa, Helsingin, Tampereen ja Turun muodostamalla, taloudellisesti aktiivisella alueella, keskeisesti Suomen väestön ja elinkeinotoiminnan painopisteitten suhteen. (Humppila Eco Airport 2011, 9.)

HEA-projektin osalta sijainti kahden valtatieen liittymäalueella ja Turku-Tampere-radan varrella on liikenneinfrastruktuurin näkökulmasta katsottuna keskeistä. Suuret kaupungit ja hyvät satamapalvelut sijaitsevat noin 100 kilometrin säteellä HEA-projektin logistiikka-alueelta. (Humppila Eco Airport 2011, 9.)

Helsingin Sanomat (5.8.2013, A24) uutisoi, että maailmankauppa kasvoi vuosien 2002 ja 2012 välillä 190 prosenttia. Kuvassa 4 on esitetty tuontia Kiinaan ja kehittyvään Aasiaan.

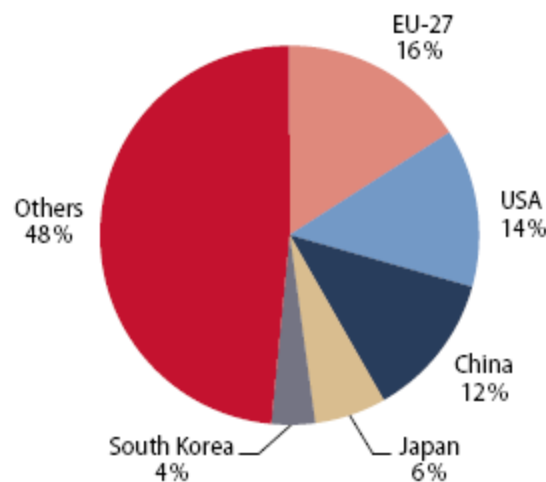


Kuva 4. Tuonti Kiinaan ja kehittyvään Aasiaan. (Maailmankauppa kasvoi 190 prosenttia 2002–2012. Helsingin Sanomat 5.8.2013, A24.)

Lentorahdin määrä tulee siis tulevaisuudessa kasvamaan voimakkaasti. Ilmiöön vaikuttaa merkittävästi yritysten ja ihmisten halu saada tilaamansa

tavaransa nopeasti hyötykäyttöön. Lentorahtia käytetään menestyksekkäästi esimerkiksi tuotantohyödykkeiden tuonnissa Euroopan unionin ulkopuolelta. Kasvava suunta on siis Aasia ja sen nopeasti kehittyvät maat. Ei myöskään saa unohtaa Kiinaa, sillä Ulkoasianministeriön (2010, 11) mukaan Kiinalle EU jäsenmaineen on tärkeä yhteistyökumppani Yhdysvaltain, Japanin ja Venäjän rinnalla.

Maailmankaupan arvo, mukaan lukien EU:n sisäinen kauppa, oli vuonna 2010 noin 18 000 miljardia euroa. Euroopan unioni on 16 prosentin osuudella suurin kaupan kävijä. Yhdysvallat on toiseksi suurin kaupankävijä 14 prosentin osuudella. Kiinan osuus on 12 prosenttia maailmankaupasta (Eurostat 2013a, 12). Kuvassa 5 on esitetty eri maiden osuuksia maailmankaupasta vuonna 2010.



Kuva 5. Maailmankaupan osuudet vuonna 2010 (Eurostat 2013a, 12.)

Eurostat (2013a, 16) toteaa, että Kiinasta on viime aikoina tullut maailmankaupan tärkein tekijä. EU:n ja Kiinan välinen kauppa on enemmän kuin nelinkertaistunut vuodesta 2000.

Ulkoasianministeriön (2013) mukaan EU säilyi Kiinan suurimpana kaupapakumppanina vuonna 2012. Kiinan suurimman kauppakumppanin EU:n kanssa, kaupan odotetaan vuonna 2013 jopa hieman ehkä laskevan.

Boxberg (2013, Helsingin Sanomat 5.8.2013, A25) kirjoittaa, että maailmankaupan painopiste onkin siirtynyt aiempaa vahvemmin Aasiaan. Asiantuntijoiden mukaan kaupan kasvu ei ole ohi. Se vain muuttaa muotoaan, kun Kiinan talouskasvu hidastuu. Globalisaatio on pilkkonut tuotantoketjuja. Tuote tai sen komponentti voi vaihtaa maata lukuisia kertoja ennen kuin valmis tuote lähtee loppukäyttäjälleen.

Lisäksi globalisaation ja teknisen kehityksen myötä liiketoiminnot ovat hajotettavissa yhä pienempiin maantieteellisesti eriytyneisiin osakokonaisuuksiin. Eräs tämän kehityksen seurauksista on, että globaali kilpailu toimii yhä hienojakoisemmalla tasolla: melko laajojen keskittymien tai

klustereiden sijaan tarjotun sijaintipaikan täytyy olla kilpailukykyinen joko yksittäisen toiminnon näkökulmasta. (Pajarinen, Rouvinen & Ylä-Anttila 2010, 67.)

3 TULLIMENETTELYT

Suurin osa maahantuonnissa ja viennissä käytettävistä tulliselvitysmuodoista, kaikki käytännössä tärkeimmät mukaan lukien, on organisoitu tullimenettelyiksi. Tullimenettelyt järjestävät tulliselvityksen vaiheet, vastuut ja velvoitteet eri tilanteissa eri osapuolten välillä. Tavaroiden tullioikeudellisen aseman muuttuminen sekä tavaroiden vapautuminen tullivalvonasta edellyttävät, joitakin harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta, tullimenettelyn käyttämistä. (Sneck 2002, 45.)

Tullimenettelyt ovat tullioikeudellisen vastuun, erityisesti vastuun tullivestelasta, lainsäädännöllisen perustan keskeisin elementti. Yhteisössä sovellettava tulliselvitysjärjestelmä perustuu tuonnissa olennaisilta osiltaan vapaaehtoisuuteen, toisin sanoen mikään nimetty taho ei ole velvollinen osoittamaan tavaroille tulliselvitysmuotoa. Näin ollen esimerkiksi tavaroiden omistajaa ei voida velvoittaa tätä tekemään, vaikkakin se luonnollisesti useimmiten on hänen intresseissään. (Sneck 2002, 45.)

Sneck (2002, 45) jatkaa, että toisaalta tulliselvityksen tekijän, esimerkiksi tavarat tullimenettelyyn asetettavaksi ilmoittavan henkilön, ei tarvitse olla tavaroiden omistaja tai minkään niitä koskevan rajoitetummankaan esineoikeuden haltija. Mainituista syistä johtuu, ettei merkittävintä osaa tullioikeudellisesta vastuusta voida kohdistaa ennen tavaroiden asettamista tullimenettelyyn. Tullimenettelyyn ilmoittamisen kautta ensi vaiheessa tavaranhaltija ja myöhemmin menettelynhaltija, jotka ovat useimmiten yksi ja sama henkilö, ottavat tulivelan ja muut menettelyihin liittyvät velvoitteet vastatakseen.

Sneckin (2002, 46) mukaan myös tulliselvityksen tekijällä on lähtökohtaisesti valinnan vapaus sen suhteen, mihin menettelyyn hän tavarat ilmoittaa. Tämä vapaus on monesti melko näennäistä, sillä kukin tullimenettely soveltuu tietynlaisessa tilanteessa. Yhteisön tullialueelle tuotujen tavaroiden saattaminen normaaliin kulutukseen edellyttää, että käytetään vapaaehtoiseen liikkeeseen luovuttamisen tullimenettelyä (eli tuontitullausta).

Yhteisön ulkopuolelle myydyt yhteisötavarat taas on asetettava vientimenettelyyn. Siinä tapauksessa, että muita kuin yhteisötavaroita halutaan kuljettaa yhteisön tullialueella ilman, tai ennen, tuontitullausta, on yleensä käytettävä passitusmenettelyä. Vastaavien tavaroiden varastoimiseen tullialueella soveltuu tullivarastointimenettely. Jos yhteisön ulkopuolelta tuotuja tavaroita halutaan hyödyntää jossakin väliaikaisessa tarkoituksessa, esimerkiksi asettaa näytteille tai käyttää tietyn työsuorituksen tekemiseen, minkä jälkeen ne palautetaan yhteisön ulkopuolelle, voidaan lainsäädännössä asetettujen edellytysten täytyessä soveltaa väliaikaisen maahantuonnin menettelyä. (Sneck 2002, 46.)

Sneck (2002, 46) mainitsee lisäksi, että jos taas tuotuja tavaroita käytetään esimerkiksi teollisessa tuotannossa raaka-aineina tai komponentteina uuden tuotteen valmistamiseen, on mahdollista ottaa käyttöön joko sisäisen jalostuksen tai tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen menettely siitä riippuen, aiotaanko lopputuotteet myydä yhteisön ulkopuolelle vai ei. Ulkoisen jalostuksen menettelyä voidaan vastaavasti käyttää, jos yhteisötavaroita viedään yhteisön ulkopuolelle siellä tapahtuvaa valmistusta varten ja lopputuotteet tuodaan yhteisöön.

Pasanen (2005, 486) mainitsee, että taloudellisia tullimenettelyjä hyödyntämällä yritykset voivat saada taloudellisia tai toiminnallista hyötyä. Taloudellisesti vaikuttavilla tullimenettelyillä tarkoitetaan tullimenettelyitä, joita ovat

- sisäinen jalostus
- ulkoinen jalostus
- tullivarastointi
- väliaikainen maahantuonti
- tullivalvonnassa tapahtuva valmistus.

Sneck (2002, 47) mainitsee niiden olevan suspensiomenettelyjä.

3.1 Sisäinen jalostus

Sisäisessä jalostuksessa kolmansien maiden tavaroita voidaan viranomaisen luvalla edelleen jalostaa tullittomasti tullialueella. Sisäiseen jalostukseen voidaan asettaa myös jo vapaaseen liikkeeseen asetettuja tavaroita, joista kannetut tuontitullit sitten palautetaan tai peruutetaan jälleenvietäessä jalostettu tavara. (Melin 2011, 266.)

Melinin (2011) mukaan lupa sisäiseen jalostukseen hankitaan ennakkoon siltä tulliviranomaiselta, jonka toimivaltaan jalostus- ja valmistustoiminnon suorittamispaikka kuuluu, eli kyseisen jäsenvaltion tulliviranomaiselta. Suomessa tämä tarkoittaa lupaa Tullilta tai tullipiireiltä.

Sisäisen jalostuksen periaatteet:

- jalostetut tuotteet viedään yhteisöstä
- tuotavat tavarat voidaan tunnistaa jalostetuissa tuotteissa, usein myös kirjanpidollinen tunnistaminen katsotaan riittäväksi
- jalostus ei aiheuta haittaa yhteisössä toimiville tuottajille
- jalostuksen suorittajat ovat yhteisöön sijoittautuneita.

Luvan saamisen edellytys on, että hakija aikoo viedä tai jälleenviedä jalostettuja tuotteita. Toinen edellytys on, että on taloudellisesti kannattamatonta käyttää yhteisön hankintalähteitä. Syynä voi olla se, että tavaroita ei ole saatavissa tai ne ovat kalliimpia kuin vastaavat yhteisöön tuotavat tavarat.

Sisäiseen jalostukseen asetettavat tavarat on aina tarkoitettu jälleenvietäviksi jalostettuina tuotteina ja tuontitavaroiden on oltava tunnistettavissa jalostetuissa tuotteissa. Niinpä sisäisen jalostuksen luvassa on yksilöitävä tunnistustavat ja -menetelmät jalostettujen tuotteiden tunnistamiseksi sekä

vahvistettava edellytykset sellaisten toimintojen asianmukaiselle suorittamiselle, joissa käytetään vastaavia tavaroita. (Melin 2011, 266–267.)

Joissakin tapauksissa vientiä harjoittavalla teollisuudella voi olla ongelmia hankkia raaka-aineita yhteisöstä ja se on pakotettu hankkimaan ne kolmansista maista. Koska vientiteollisuuden on myytävä tuotteensa maailmanmarkkinoilla, sille ei saa aiheutua haittaa raaka-aineiden tuontiin liittyvistä maksuista silloin, kun ne on tuotava yhteisön ulkopuolelta. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann 2010, 132.)

Tulliviranomainen asettaa menettelyn päättämiseksi arviolta tarvittavan määräajan eli ajan, jossa muut kuin yhteisötavarat on vietävä tai jälleenvietävä tai niille on osoitettava muu tulliselvitysmuoto. Määräaika alkaa, kun tavarat asetetaan sisäiseen jalostusmenettelyyn. (Melin 2011, 267.)

Lisäksi Melin (2011, 267) esittää, että sisäisessä jalostuksessa olevat, jalostetut tuotteet tai muuttumattomat tavarat tai osa niistä voidaan myös tulliviranomaisten luvalla viedä väliaikaisesti yhteisön tullialueen ulkopuolelle ulkoisen jalostuksen säännösten edellytysten mukaisesti. Hörkön ym. (2010, 138) mukaan jalostustoiminta sallitaan joka paikassa, johon lupa myönnetään, esimerkiksi tullivarastossa, vapaa-alueella, vapaavarastossa ja tietenkin yleisimmin maahantuojan tai tämän alihankkijan omissa tiloissa.

Hörkkö ym. (2010, 138) esittävät, että sen jälkeen kun tuontitavarat on asetettu menettelyyn, jalostus voi alkaa. Jalostustoiminnalla tarkoitetaan

- tavaroiden käsittelyä mukaan lukien asennus ja kokoonpano tai sovitaminen muihin tavaroihin
- tavaroiden valmistusta
- tavaroiden korjausta mukaan lukien niiden entisöinti ja kunnostaminen
- tiettyjen tavaroiden käyttöä, jotka eivät sisälly jalostettuihin tuotteisiin, mutta mahdollistavat niiden tuottamisen tai helpottavat sitä, vaikka ne kuluvat kokonaan tai osittain loppuun niiden käytön aikana
- mahdollisesti tulevaisuudessa myös tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistusta.

Sisäisen jalostuksen menettely päättyy, kun jalostetuille tuotteille tai muuttumattomille tuotteille ilmoitetaan uusi tulliselvitysmuoto. Kun sisäisessä jalostusmenettelyssä tuotettuja jalostettuja tuotteita luovutetaan vapaaseen liikkeeseen, niihin sovelletaan samoja kauppapoliittisia toimenpiteitä kuin luovutettaessa vapaaseen liikkeeseen tuontitavaroita. Sisäisen jalostuksen menettelyn taloudelliset edellytykset ovat, että jalostus tai valmistus ei aiheuta vakavaa haittaa yhteisön jalostus- tai valmistustoimintojen suorittajille tai että yhteisössä tapahtuva jalostus tai valmistus on mahdollista toteuttaa. (Melin 2011, 266–267.)

Hörkön ym. (2010, 138) mukaan tuotteet täytyy ilmoittaa yhteen seuraavista tulliselvitysmuodoista:

- vienti

- asetetaan niiden myöhempää vientiä varten
 - vapaa-alueelle
 - tullivarastoon
 - väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn
 - passitusmenettelyyn
 - uuteen sisäiseen jalostukseen
- luovutus vapaaseen liikkeeseen
- luovutus vapaaseen liikkeeseen tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen jälkeen
- hävittäminen tai luovutus valtiolle (vain suspensiojärjestelmässä).

3.2 Ulkoinen jalostus

Ulkoinen jalostus on taloudellisesti vaikuttava tullimenettely. Menettelyn käyttö mahdollistaa yhteisön tullialueelta väliaikaisesti jalostettavaksi vietyjen tuotteiden tuomisen takaisin yhteisöön kokonaan tai osittain tuontulleilla. (Pasanen 2005, 488.)

Melin (2011, 269) puolestaan esittää, että ulkoisella jalostuksella tarkoitetaan yhteisön alueen ulkopuolista alihankintaa, jossa yhteisötavara viedään väliaikaisesti yhteisön ulkopuolelle edelleen jalostusta varten. Tavaraa viettäessä kannetaan vientitullit, sovelletaan kauppapoliittiset toimenpiteet ja muut viennin normaalit muodollisuudet. Tähän menettelyyn voidaan asettaa yleensä kaikki EU:n alueella vapaassa liikkeessä olevat tavarat. Ulkoiseen jalostukseen ei kuitenkaan voida asettaa tavaroita, joiden tuontitulli palautetaan tai peruutetaan viennin perusteella. Pirnes ja Kukkola (2002, 244) mainitsevat, että jälleentuontihetkellä ei kanneta tullia lopputuotteeseen sisältyvästä jalostettavaksi lähetetystä raaka-aineesta.

Ulkoinen jalostusmenettely on luvanvaraista. Lupa voidaan myöntää yhteisöön sijoittautuneelle jalostustoiminnon teettävälle yritykselle tai henkilölle. Tietyissä poikkeustapauksissa lupa voidaan myöntää myös pelkälle tavarantoimittajalle. (Tulli 2009b.)

Melinin (2011, 269) mukaan käytettävissä on kaksi erilaista lupamenettelyä:

Tavanomaisessa lupamenettelyssä lupa menettelyn soveltamiseen haetaan etukäteen Tullilta tai hakijan sijoittautumispaikan mukaiselta tullipiiriltä.

Yksinkertaistettua lupamenettelyä käytettäessä lupa menettelyn soveltamiseen haetaan tull ilmoituksen käsittelyn yhteydessä, jolloin annetaan vaaditut lisätiedot esimerkiksi. Mikäli menettelyyn asettaminen ja menettelyn päättäminen tapahtuvat kahden tai useamman jäsenvaltion alueella, tarvitaan kirjallinen yhteisölupa. (Melin 2011, 269.) Luvan voimassaololle asetetaan määräaika, joka voi enimmillään olla kolme vuotta (Sneck 2002, 111).

3.3 Tullivalvonnassa tapahtuva jalostus

Tullivalvonnassa tapahtuva valmistuksen menettely mahdollistaa sen, että tuontitavaroita voidaan käsitellä EU:n tullialueella niiden lajia ja tilaa muuttavilla toiminnoilla ennen kuin tavarat luovutetaan vapaaseen liikkeeseen. Käsitteilyn tarkoituksena on alentaa tuontitullien määrää. Menettelyä käytetään myös tavaroihin, joiden on vastattava tiettyjä teknisiä määräyksiä ennen kuin ne voidaan luovuttaa vapaaseen liikkeeseen. (Tulli 2009c.)

Pasanen (2005, 496) toteaa, että tulli ja maahantuonnin arvonlisävero kannetaan menettelyssä valmistuneista tuotteista. Menettelyllä saatava hyöty liittyy niihin tilanteisiin, joissa valmistuneista tuotteista kannetaan alhaisempi tulli kuin menettelyyn asetettavista tuotteista kannettaisiin eli kun valmistettavan tuotteen tullinimike on eri kuin menettelyyn asetettavan tuotteen.

Melin (2011) esittää, että tullivalvonnassa käsiteltävistä tavaroista ei niitä menettelyyn asetettaessa makseta tuontitullia eikä niihin kohdisteta kaupapoliittisia toimenpiteitä. Menettelyä sovelletaankin tavaroihin, joiden valmistus valmiiksi tuotteiksi tullivalvonnassa johtaa alhaisempiin tulleihin, kuin mitä niistä maksettaisiin tuontitavaroina. Toisaalta menettelyä sovelletaan tavaroihin, joille on tehtävä muutoksia, jotta ne vapaaseen liikkeeseen laskettaessa vastaisivat niihin sovellettavia teknisiä määräyksiä.

Tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen tarkoituksena voi olla esimerkiksi vahingoittuneiden osien poistaminen, osien tai ainesten talteenotto, vahingon korjaaminen tai tavaroiden tavanomainen käsittely.

Tullivalvonnassa tapahtuvan valmistukseen tarvitaan aina lupa. Lupaa voi hakea yhteisöön sijoittautunut valmistuksen suorittava tai sen teettävä yritys tai henkilö. (Melin 2011, 269–270.) Siten esimerkiksi maahantuojalle, joka myy tai käyttää tavaran sellaisenaan tai jolla ei ole yhteyttä jalostustoiminnan suorittamiseen, ei myönnetä lupaa (Tulli 2009c).

Melin (2011, 270) jatkaa, että lupa voidaan myöntää, jos menettely voi auttaa tavaroiden valmistustoiminnan luomista tai ylläpitämistä yhteisössä. Lupa voidaan myöntää tavanomaisella tai yksinkertaistetulla lupamenettelyllä. Tavanomaisella menettelyllä lupa haetaan pääsääntöisesti hakijan kotipaikan tullipiiriltä. Monimutkaisemmissa tapauksissa lupa tulee kuitenkin hakea Tullilta. Yksinkertaistetussa menettelyssä lupa voidaan hakea tulli-ilmoituksen tehdyllä pyynnöllä. Tällöin lupa myönnetään tulli-ilmoituksen hyväksymisellä ja se koskee vain kysymyksessä olevaa tuontierää. Luvassa asetetaan aina myös määräaika valmistukselle.

3.4 Väliaikainen maahantuonti

Väliaikainen maahantuonti on kehittynyt kansainvälisten sopimusten kautta useiden valtioiden (tullialueiden) välillä sovellettavaksi, moninkertaisen tulliverotuksen ehkäisemistä koskevaksi järjestelmäksi. Yhteisömaiden vä-

lillä väliaikaisen maahantuonnin menettelylle ei ole ollut tarvetta sen jälkeen, kun jäsenmaiden väliset tullirajat poistuivat. (Sneck 2002, 98.)

Muut kuin yhteisötavarat voidaan asettaa maahantuotaessa väliaikaisen maahantuonnin tullimenettelyyn. Väliaikainen maahantuonti voi olla joko kokonaan tai osittain tuontitulliton. Kokonaan tuontitulliton väliaikainen maahantuonti myönnetään tietyin laissa säädetyin edellytyksin. Tällöin tavarasta ei kanneta tullia eikä arvonlisäveroa. Mikäli kokonaan tuontitullittoman väliaikaisen maahantuonnin edellytykset eivät täysin täyty, tavaralle voidaan myöntää osittain tuontitulliton väliaikainen maahantuonti. Tällöin tulli kannetaan vain osittain, riippuen menettelyn kestosta. Arvonlisävero kannetaan kuitenkin kokonaan. Esimerkkinä voidaan mainita kallis kaivinkone, jota käytetään tietyssä projektissa lyhyehkön ajan. (Pasanen 2005, 492; Melin 2011, 270.)

Täysin tullittoman väliaikaisen maahantuonnin normaali maksimimääräaika on 24 kuukautta. Jos menettely päätetään luovuttamalla tavara vapaaseen liikkeeseen, sovelletaan niitä kauppapoliittisia toimenpiteitä, jotka koskevat vapaaseen liikkeeseen luovuttamista. Jos menettely päätetään jälleenviemällä tavara, siihen ei sovelleta vientiä koskevia kauppapoliittisia toimenpiteitä, koska tavaralla ei ole väliaikaisen maahantuonnin aikana yhteisöasemaa. (Pasanen 2001, 492; Melin 2011, 270.)

Väliaikaisen maahantuonnin lupa haetaan ennen väliaikaisen maahantuonnin alkamista siltä tullipiiriltä, jonka toimialueella menettelyyn asetettavan tavarän väliaikainen käyttöpaikka sijaitsee. Tullihallitus puolestaan myöntää yhteisöluvut silloin, kun käytetään tulliasiakirjana soveltamisasetuksen liitettä 67 (tullilomake 601s). Tullihallitus huolehtii myös toisten jäsenvaltioiden mahdollisesta konsultoinnista tai informoinnista. Useimmissa tapauksissa väliaikainen maahantuonti voidaan myöntää yksinkertaistetulla lupahakemuksella. (Tulli 2009d; Pasanen 2005, 270.)

Menettelyyn asetettujen tavaroiden tulee säilyä samassa kunnossa niiden käyttämisestä johtuvaa arvon alenemista lukuun ottamatta. Tavaroita saa väliaikaisen maahantuonnin menettelyn aikana kuitenkin korjata ja huoltaa sekä tehdä muita tarvittavia toimenpiteitä niiden kunnan säilyttämiseksi tai sen varmistamiseksi, että tavarat täyttävät niiden menettelyn aikana tapahtuvan käytön tekniset vaatimukset. Määräajan päättyessä tavarat on jälleenvietävä yhteisöstä samassa kunnossa kuin ne olivat yhteisöön tuotaessa. (Pasanen 2005, 492; Melin 2011, 271.)

Jälleenvientivaatimus koskee myös tavaroita, jotka on tuotettu väliaikaisen maahantuonnin tullimenettelyssä olevista tavaroista sinä aikana, jolloin ne ovat olleet tässä tullimenettelyssä. Esimerkiksi yhteisön tullialueelle laidunkauden ajaksi väliaikaisesti tuodut eläimet voivat varsoa tai vasikoida laidunkauden aikana. Menettelyä päätettäessä myös varsat ja vasikat on joko jälleenvietävä tai niille on osoitettava uusi tulliselvitysmuoto. (Tulli 2009d.)

Tullin (2009d) mukaan väliaikainen maahantuonti myönnetään seuraaville tavaroille täysin tuontitullitta:

- kuormalavat ja kontit
 - Konttien tulee olla varustettu tietyin tunnistemerkinnoin. Käyttö sisäliikenteessä on rajoitettu niin, että kussakin jäsenvaltiossa tapahtuvan käyntikerran aikana niitä saadaan käyttää vain kerran kyseisessä jäsenvaltiossa lastattavien ja purettavien tavaroiden kuljettamiseen, jos kontteja olisi muutoin kuljetettava tyhjillään kyseisessä jäsenvaltiossa.
- maantie-, rautatie-, ilma-, meri- ja sisävesiliikenteen kuljetusvälineet
 - Edellytyksenä on, että kuljetusväline on rekisteröity yhteisön tullialueen ulkopuolelle sijoittautuneen henkilön nimiin ja että sitä käyttää yhteisön tullialueen ulkopuolelle sijoittautunut henkilö. Ellei voimassa olevissa kuljetusalan säännöksissä toisin säädetä, kuljetusmatkan tulee alkaa tai päättyä yhteisön ulkopuolella kysymyksen ollessa kaupallisesta käytöstä. Määräys ei koske rautatiekuljetuksia. Kaupallisessa käytössä oleville kuljetusvälineille maksimimääräaika on kuljetustehtävän suorittamiseksi tarvittava aika. Tämä ei koske rautatiekuljetusvälineitä, joiden kohdalla maksimimääräaika on 12 kuukautta.
- matkustajien matkansa aikana tarvitsemat henkilökohtaiset tarvikkeet ja urheilukäyttöön tarkoitetut tavarat
- merimiesten ajanvieteaineisto
- suuronnettomuuksien ja niiden seurausten torjuntaan käytettävät välineet
 - Edellytyksenä on, että välineet on tarkoitettu valtion elimille tai muille viranomaisen hyväksymille elimille.
- lääketieteelliset ja kirurgiset laitteet
 - Laitteiden tulee olla toimitettu lainaksi ja tarkoitettu taudinmääritys- tai hoitokäyttöön täydentämään kiireellisesti sairaalan yms. laitoksen omia varusteita.
- eläimet, jotka ovat yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneen henkilön omistuksessa
- rajavyöhykkeeltä viereiselle rajavyöhykkeelle väliaikaisesti tuotavat tavarat
- ääni-, kuva- ja tietotallenteet
 - Ehtona on, että käyttötarkoituksena on aineiston esittely tai vastikkeeton esittäminen ennen sen kaupallista hyödyntämistä tai esitleminen vastikkeetta taikka äänitys, tai jälkiäänitys tai kopiointi.
- mainosmateriaali
- ammatinharjoittamisvälineet
- opetusvälineet ja tieteelliset välineet
- pakkauspäällykset
- vientitavaran valmistusta varten tuotavat matriisit, kuvalaatat, piirustukset
 - Vientitavaran valmistuksessa tarvittavat erityistyökalut
 - Ehtona on, että erityistyökalut ovat yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneen henkilön omistuksessa, niitä käyttää vastik-

- keetta yhteisöön sijoittautunut henkilö ja että kaikki niitä käyttäen valmistettu tavara viedään yhteisön tulialueelta.
- näyte- tai esittelykäyttöön tuodut tavarat
 - korvaavat tuotantovälineet
 - Edellytyksenä on, että on kysymys väliaikaisesta käytöstä sinä aikana, kun samankaltainen tuotantoväline on korjattavana tai kun odotetaan samankaltaisen tavaran toimitusta. Maksimimääräaika on kuusi kuukautta.
 - näyttelyyn tai muuhun tilaisuuteen tuotavat tavarat
 - ennen kauppaa nähtäväksi tuotavat tavarat, joita ei voida tuoda näytteinä
 - Tällaisia tavaroita voivat olla esimerkiksi jalokivet ja turkikset. Maksimimääräaika on kaksi kuukautta.
 - taide-, keräily- ja antiikkitavarat, jotka tuodaan näytteille asetettavaksi ja näyttelystä mahdollisesti myytäväksi, sekä käytetyt (second hand) tavarat, jotka tuodaan huutokaupattavaksi
 - varaosat, tarvikkeet ja varusteet väliaikaisen maahantuonnin tullimenettelyssä oleviin tavarihin
 - Ehtona on, että näitä varaosia ja varusteita käytetään väliaikaisen maahantuonnin tullimenettelyssä täysin tullitta olevien tavaroiden huoltoon ja korjaukseen, jotta kyseisiä tavaroita voidaan käyttää siihen tarkoitukseen, mitä varten ne tuotiin väliaikaisesti tullialueelle.
 - muut mahdolliset tapaukset.

4 TULLIVARASTOINTIMENETTELY

Sneck (2002, 74) esittää, että tullivarastointi on menettely, jota voidaan pääsääntöisesti soveltaa vain tullivarastoiksi hyväksytyissä paikoissa. Tullivarastointi on myös taloudellisesti vaikuttava suspensiomenettely, minkä vuoksi sen soveltaminen edellyttää tulliviranomaisten lupaa. Tarkkaan ottaen tulliviranomaisten lupaa ei kuitenkaan edellytä tullivarastointimenettelyn soveltaminen tavarihin vaan tullivaraston pitäminen, toisin sanoen kun tulliviranomaiset ovat hyväksyneet hakemuksen tullivaraston pitämisestä, tavaroiden asettaminen tullivarastointimenettelyyn tai tämän menettelyn päättäminen eivät edellytä lupaa. Kaiken kaikkiaan menettelyn soveltamisessa on siis keskeisellä sijalla itse tullivarasto.

Tavarat on yleensä merkittävä tullivarastoon tuotaessa varastokirjanpitoon, paitsi jos varasto on tulliviranomaisten pitämä yleinen tullivarasto, jossa pidetään sen sijasta tullikirjanpitoa. Jos vastuu on siirretty varastoonpanijalle, valvova tullitoimipaikka säilyttää tavarakirjanpidon sijasta ilmoitukset menettelyyn asettamisesta. Tavarat voidaan asettaa tullivarastointimenettelyyn epämääräiseksi ajaksi tai poikkeustapauksissa määräajaksi. (Melin 2011, 261.)

Melin (2011) lisää, että lupa tullivarastointiin voidaan myöntää vain, jos tavaroiden aiotut tavaramaiset käsittelyt, sisäinen jalostus tai tullivalvonassa tapahtuva valmistus eivät ole hallitsevia suhteessa tavaroiden varastointiin. Jos tavarat aiheuttavat vaaraa tai voivat pilata muita tavaroita tai

jostakin muusta syystä edellyttävät erityisiä tiloja, luvassa voidaan määrätä, että tavarat saadaan sijoittaa erityisesti niiden varastointia varten varustettuihin tiloihin.

Jos samoissa tiloissa varastoidaan sekä yhteisötavaroita että muita kuin yhteisötavaroita, vahvistetaan erityisiä menetelmiä yhteisötavaroiden tunnistamiseksi ja niiden erottamiseksi tullivarastointimenettelyyn asetetuista tavaroista. Joskus tällainen tunnistaminen ja erottaminen ei kuitenkaan ole mahdollista.

Yhteisvarastointi, jossa kunkin tavaralajin tullioikeudellisen aseman osoittaminen joka hetkellä on mahdotonta, voidaan kuitenkin yleensä sallia, jos tavarat kuuluvat samaan yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen ja ne ovat kaupallisilta ja teknillisiltä ominaisuuksiltaan samanlaisia. Yhteisvarastoituja tavaroita voidaan pitää joko yhteisötavaroina tai muina kuin yhteisötavaroina osoitettaessa niille tulliselvitysmuotoa. (Melin 2011, 261.)

Melinin (2011, 261) mukaan tullivarastoon siirretyillä yhteisötavaroilla katsotaan varastossa olevan yhteisöasema, ja niihin sovelletaan varastossa pääasiassa niiden vientiin liittyviä toimenpiteitä. Niitä voidaan myös kuluttaa tai käyttää varastossa. Yhteisötavaroista kuitenkin lähinnä vain maataloustuotteita voidaan siirtää tullivarastointimenettelyyn. Jos muita kuin yhteisötavaroita siirretään varastoon, se tapahtuu tuontitulleitta ja soveltamatta niihin kauppapoliittisia toimenpiteitä, eli niiden katsotaan varastossa olevan yhä yhteisön tullialueen ulkopuolella. Tulliviranomaisilla on kuitenkin oikeus tarkistaa siirrettävä tai varastoitu tavara ja sitä koskevat asiakirjat.

Melin jatkaa, että tullivarastointimenettelyssä olevia muita kuin yhteisötavaroita voidaan varastossa yleensä käsitellä niin sanotuin tavanomaisin keinoin, edellyttäen että siihen on valvovan toimipaikan myöntämä kirjallinen lupa. Tarkoituksena voi olla tavaroiden säilymisen varmistaminen, niiden ulkonäön tai markkinointiominaisuuksien parantaminen tai valmistus jakelua tai jälleenmyyntiä varten.

Lisäksi Melin huomauttaa, että tullivarastosta tavarat voidaan edelleen luovuttaa vapaaseen liikkeeseen, asettaa sisäiseen jalostusmenettelyyn, tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen menettelyyn tai väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn, luovuttaa valtiolle tai hävittää. Menettelyn päättämistä koskeva merkintä tehdään varastokirjanpitoon viimeistään kun tavarat siirretään pois tullivarastosta tai luvanhaltijan varastotiloista. Tavara tulliselvitetään, kun se otetaan tullivarastosta. (Melin 2011, 261–262.)

4.1 Siirrot tullivarastointimenettelyssä

Tullivarastossa olevat tavarat voidaan olosuhteiden sitä edellyttäessä ja tulliviranomaisen luvalla väliaikaisesti siirtää pois tullivarastosta, yleensä enintään kolmeksi kuukaudeksi, ja niitä voidaan varaston ulkopuolellakin käsitellä. Lupaa väliaikaiseen poissiirtämiseen haetaan tapauskohtaisesti mutta aina kirjallisesti valvovalta tullitoimipaikalta. Tulliviranomaisen lu-

valla tavarat voidaan myös siirtää tullivarastosta toiseen. (Melin 2011, 261.)

Pasanen (2005, 492) toteaa, että tavaroiden siirrosta tullivarastomenettelyssä tulee olla kirjallinen määräys tullivarastoluvassa. Lisäksi samassa tullivarastoluvassa mainittujen tullivarastojen välillä voidaan tavaroita siirtää ilman tullimuodollisuuksia tavarakirjanpitoon tehtävällä merkinnällä. Myös tullivarastosta jälleenvientiä varten tapahtuvat siirrot poistumispaikkaan voidaan suorittaa tullivarastointimenettelyssä.

4.1.1 Siirto luvassa ilmoitettujen paikkojen välillä

Siirrot samassa tullivarastoluvassa ilmoitettujen varastotilojen välillä voidaan tehdä ilman tullimuodollisuuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa siirtoja saman luvanhaltijan, samassa tullivarastoluvassa mainittujen, eri varastointipaikkojen välillä. Tällöin riittää, että yrityksen tavarakirjanpidosta selviää tavarantoimipaikka. Varastotilat on määritelty tullivarastoluvassa. (Tulli 2012.)

4.1.2 Siirto saapumispaikasta luvanhaltijan tai toimijan tiloihin

Siirto tavaroiden tullivarastointimenettelyyn asettamistoimipaikasta tai siirto II-tyyppin vapaa-alueelle saadaan tehdä niiden menettelyyn asettamista koskevalla ilmoituksella. Huomioitavaa on, että tavaroiden siirtäminen menettelyssä luvanhaltijan tai toimijan tiloihin on mahdollista ainoastaan niistä tullitoimipaikoista, jotka on mainittu luvassa (menettelyyn asettava toimipaikka). (Tulli 2012.)

Siirto tapahtuu varastoon panijan vastuulla. Varastonpitäjän vastuu alkaa, kun tavarat tuodaan tullivarastoon ja merkitään varastonpitäjän tavarakirjanpitoon. Yksityisessä tullivarastossa varastonpitäjä on sama henkilö (yritys) kuin varastoon panija. Yksityisessä tullivarastossa varastonpitäjän vastuu alkaa jo tavaroiden menettelyyn asettamishetkellä. (Tulli 2012.)

Tullin (2012) mukaan myös yleisessä tullivarastossa voi olla useita varastoon panijoita, jotka useimmiten ovat eri henkilöitä kuin varastonpitäjä. Varastoon panijan on ensin varmistuttava siitä, että yleisen tullivarastonpitäjän luvassa on myönnetty lupa menettelyssä siirtämiseen. Siirto yleiseen tullivarastoon tehdään varastoon panijan vastuulla.

Yleisen tullivaraston kohdalla on huomioitava, että mikäli varastoon panija ei ole Tullin rekisteriasiakas, hoidetaan tavarantoimipaikka siirto tällöin passitusmenettelyssä (Tulli 2012).

Siirrettäessä tavaroita tullivarastointimenettelyssä saapumispaikasta luvanhaltijan tai toimijan tiloihin, esittää varastoon panija menettelyyn asetavassa tullissa tulliluvun (varastoon pano) kolmena (3) kappaleena, jotka kaikki leimataan. Samalla Tulli vahvistaa tulliselvitysmuodon osoitteeksi Tullin yleisilmoitusjärjestelmään. Yksi kappale jää menettelyyn asetavalle tullille ja kaksi (2) kappaletta annetaan asiakkaalle. Menettelyyn

asettava tullit toimittaa tiedon siirrosta varastoa valvovalle tullille. Tulli-ilmoituksen yksi kappale jää tositteeksi sille väliaikaiselle varastolle, mistä tavara fyysisesti luovutetaan. (Tulli 2012.)

Tavaran saavuttua tullivarastoon varastonpitäjä tekee purkauslaskennan. Jos purkaustulos on yhteneväinen tullit-ilmoituksella ilmoitetun kanssa, ei erillistä purkaustulosilmoitusta tarvitse antaa. Sen sijaan purkaustuloksen poiketessa tullit-ilmoituksella ilmoitetusta, pitää valvovalle tullille antaa erillinen purkaustulosilmoitus. (Tulli 2012.)

Ylipuretuista tavaroista on annettava purkaustulosilmoituksen lisäksi uusi tullit-ilmoitus varastoa valvovaan tullitoimipaikkaan. Ylipuretuista tavaroista annettavalla uudella tullit-ilmoituksella tulee viitata alkuperäisellä tullit-ilmoituksella ilmoitettuun yleisilmoituksen MRN-numeroon ja tavaränumereroon tai muun edeltävän asiakirjan tunnisteseen. Jos tavarat ovat purettu yleiseen tullivarastoon, on varastonpitäjän muistutettava varastoon panijaa tekemään ylipuretusta tavarasta uusi tullit-ilmoitus. Varastonpitäjä antaa ylipuretuille tavaroille varastokirjanpidossa uuden varastoon panonumeron. (Tulli 2012.)

Kaukokiidon Turun toimipisteen terminaalissa ylipurkutilanteissa käytettävä tapa on merkitä purkulistaan ylipurettavasta kollista lähettäjä, vastaanottaja, paino, tilavuus (mitataan) ja mahdolliset viitenumerot, mikäli kyseiset tiedot ovat saatavissa. (Jaakola, haastattelu 16.4.2013.)

Alipuretuista tavaroista menettelyyn asettajan on purkaustulosilmoituksen lisäksi toimitettava selvitys puuttuneista tavaroista valvovalle tullitoimipaikalle. Purkaustulosilmoitus on annettava viimeistään seuraavana työpäivänä tavaroiden purkauksesta, ja se on voitava kohdentaa tullit-ilmoitukseen, joka on annettu tavaroita menettelyyn asetettaessa. Tullivarastonpitäjä liittää kolmannen kappaleen tullit-ilmoituksesta sekä mahdolliset selvitykset poikkeavasta purkaustuloksesta varaston tavarakirjanpitoon. Kirjanpitoon merkitään aina todellisuudessa vastaanotettujen tavaroiden määrä. (Tulli 2012.)

Asiakaspäällikkö Koivukosken (haastattelu 12.7.2013) mukaan Kaukokiidon Turun terminaalissa alipurkutilanteessa varastokirjanpitoon merkitään puute kollitasolla. Ruotsalainen (haastattelu 12.7.2013) tarkentaa, että puuttuneeksi merkitään esimerkiksi yksi kolli, vaikka purkulistasta nähtäisiin ne tavarat mitä kolli sisältää.

4.1.3 Siirto poistumispaikkaan jälleenvientiä varten

Siirto jälleenvientiä varten poistumistoimipaikkaan tai TIR-Carnet'n avaamispaikkaan voi tapahtua tullivarastointimenettelyssä. Varastonpitäjän vastuu päättyy, kun jälleenvietyiksi ilmoitetut tavarat ovat poistuneet yhteisön tullialueelta tai tavarat on asetettu passitusmenettelyyn. Jälleenvientiä koskeva ilmoitus annetaan sähköisesti Tullin vientijärjestelmään. (Tulli 2012.)

Ilmoitus on liikennemuodosta riippuen annettava sille asetetussa määräjasssa. Tavarat luovutetaan järjestelmästä tulostettua menettelyyn luovutus päätöstä vastaan. Luovutus päätös, joka pitää liittää tullivaraston kirjanpitoon, toimii samalla lastauslupana. (Tulli 2012.)

Tavaroiden saavuttua lentokentälle, junaterminaaliin, tai satamaan pitää antaa saapuminen poistumistoimipaikalle -ilmoitus, ellei tämän ilmoituksen antamisesta ole saatu vapautusta. Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse antaa, jos tavarat poistuvat yhteisöstä maanteitse. Tällöin tavaroiden kuljetta- ja esittää tavarat tullille esittämällä tavaraa koskevat asiakirjat poistumistullitoimipaikan tullivirkailijalle. (Tulli 2012.)

Kun tavarat poistuvat lentoteitse, meritse tai junalla on niistä annettava poistumisen esittämislmoitus ja poistumislmoitus. Poistumisen esittämislmoitus on annettava viimeistään kolmantena arkipäivänä aluksen lähdön jälkeen ja poistumislmoitus viipymättä poistumisen esittämislmoituksen antamisen jälkeen. Poistumisen esittämislmoitusta ei tarvitse antaa maantieliikenteessä. Kuljetusyhtiö on vastuullinen antamaan poistumisen esittämislmoituksen ja poistumislmoituksen. Tullivarastonpitäjä vapautuu tavarihin kohdistuvasta verovastuusta vasta, kun varaston kirjanpitoon on liitetty poistumisvahvistettu luovutus päätös. (Tulli 2012.)

4.1.4 Siirto luvan haltijalta toiselle luvan haltijalle

Siirto tullivarastoluvan haltijalta toiselle tullivarastoluvan haltijalle saadaan tehdä, mikäli tavarat vastaanottava varasto asettaa siirretyt tavarat tullivarastointimenettelyyn käyttäen tullivarastoinnin kotitullausta. Ennen kuin siirtoon ryhdytään, aiotusta siirrosta on ilmoitettava tavarat lähetettävää varastoa valvovalle tullitoimipaikalle sen määräämällä tavalla, jotta se voi suorittaa tarpeelliseksi katsomiaan tarkastuksia. (Tulli 2012.)

4.2 Lisäarvopalvelujen tarjonta tullivarastointimenettelyssä

Porterin (1985, 15) mukaan yrityksen kilpailuetu pohjautuu asiakkaille tuotettavaan arvoon, joka on suurempi kuin sen aikaansaamiseen tarvittavat kustannukset. Arvo on se määrä, jonka ostajat ovat halukkaita maksamaan. Lappalainen (2009, 32) toteaa väitöskirjassaan, että lisäarvo on määräävä tekijä kun valitaan eri kilpailukykyvaihtoehtojen välillä.

Tullivarastointimenettelyssä olevaa tavaraa voidaan siis jossain määrin käsitellä. Valmistaja tai maahantuojaja voi esimerkiksi tuoda tavaraa tai materiaalia massatavarana Suomeen tai tarjolla on liian suuria pakkauskokoja Suomen markkinoita ajatellen. Tällöin tullivarastointimenettelyssä tavara voidaan pakata siten kuin asiakas haluaa sen pakattavan. Esimerkiksi valmistajalta tuleva pakkauskoko 30 kpl/laatikko voidaan uudelleen pakata kokoon 5 kpl/laatikko. Myös massatavara voidaan pakata parempaan myyntikokoon.

Tällöin tulli maksetaan alkuperäisen koon mukaan mutta pienempi pakkauskoko voidaan myydä paremmalla yksikköhinnalla asiakkaalle. Vaik-

kakin pakkauskustannukset ja työvoimakustannukset otettaisiin huomioon, tuotteesta saatava voitto voi olla suurempi.

Lisäksi tullivarastointimenettelyssä tavaralle voidaan tehdä joitain korjauksia toimenpiteitä, esimerkiksi maahantuontiin ajatellussa merkkikenkäerässä voi olla jotain korjattavissa olevaa vikaa, vaikkapa kenkien pohjissa on havaittu likaa. Nyt kengät voidaan asettaa tullivarastointimenettelyyn ja kengät voidaan putsata. Sitten kengät pakataan uudelleen ja tuodaan puhdistettuina maahan.

Tullivarastointipalveluja tarjoava osapuoli voi tarjota myös laaduntarkkailupalveluja, kuljetuspalveluja tai vaikkapa auttaa tarvittavien asiakirjojen laadinnassa. Lisäksi tullivarastoinnin etuja on helppo saatavuus. Tavaroihin pääsee helposti käsiksi. On myös huomioitava, että tavarat ovat huolellisesti säilyssä, tarvittaessa suojassa kuumuudelta, kylmältä ja kosteudelta.

Maahantuotaessa tavaroita tullivarastointimenettely voi säästää rahaa. Varastoimalla tavaroita tullivarastoon, tullien maksamista voidaan viivyttää. Tämä parantaa yrityksen kassavirtaa. Voi käydä niinkin, että myydystä tavarasta on jo saanut maksun, ennen kuin sen tullit täytyy maksaa.

Jos tuoduille tavaroille ei löydy kotimaista ostajaa, tuoja voi myydä tavarat toiseen maahan tarvitsematta maksaa tullia. (U.S. Customs and Border Protection 2010, 2.)

5 ESIMERKKEJÄ

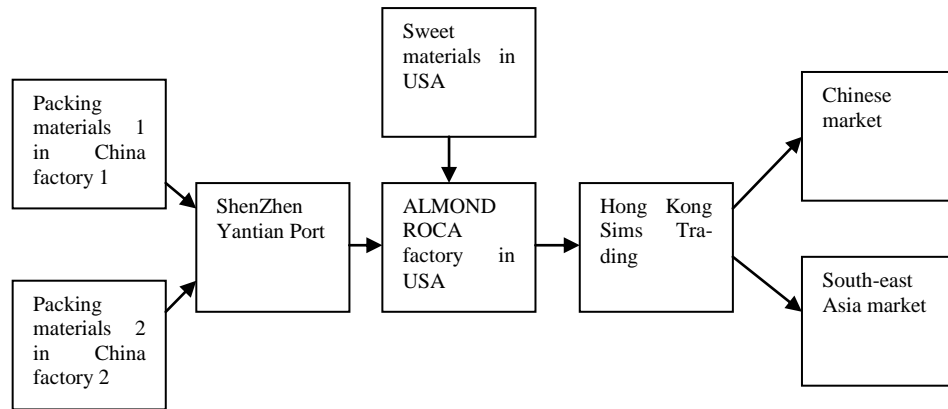
5.1 Brown & Haley

Francon (2011) mukaan Dah Chong Hong-Sims Food Processing and Warehousing Limited (DCHS) perustettiin Jiangmenissa marraskuussa 2005. DCHS:llä on 479 520 neliometriä varastotilaa, joista noin 116 000 neliometriä on tullivarastointi-tilaa. DCHS on Sims Logistics Service Limitedin tytäryhtiö, joka on Kiinan, Hong Kongin ja Macaon johtava ruoan, terveystuotteiden ja kodintavaroiden logististen palvelujen tarjoaja, tuoja ja jakelija.

Brown & Haley myy makeisia brändinään Almond Roca ja se on erittäin suosittu makeismerkki Kiinassa ja Kaakkois-Aasiassa. Sims on ollut Almond Rocan kauppa-agentti Aasiassa jo yli kymmenen vuotta.

Ennen vuotta 2005 Almond Rocaa tuotiin suoraan Yhdysvalloista. Tuotteen hinta on korkea ja tuotetta oli saatavilla vain kahdessa pakkauskoossa. Pakkauskokojen vähäisyys ja korkea hinta olivat syynä siihen, että asiakkaat siirtyivät muihin merkkeihin. Viime aikoina Almond Rocan markkinaosuus on pienentynyt. Sims Trading ja Brown & Haley päättivät muuttaa tilanteen suunnittelemalla logistiikan uudelleen tarkoituksena tarjota parempaa palvelua. (Franco 2011, 237–241.)

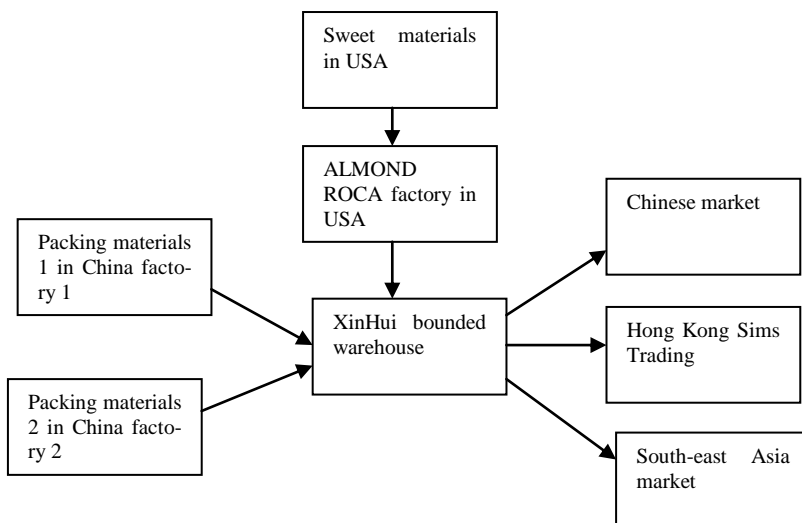
Francon (2011) mukaan alkuperäinen Almond Rocan toimitusketju (kuva 6) oli seuraavanlainen: makeistehdas Yhdysvalloissa keräsi makeismateriaalin yhdysvaltalaisilta tuottajilta ja pakkausmateriaali tuli Kiinasta. Tämän jälkeen makeiset vietiin Kiinaan, jossa Sims Trading oli vastuussa niiden jakelusta ja myynnistä.



Kuva 6. Almond Rocan vanha toimitusketju (Franco 2011, 242.)

Uudessa toimitusketjussa luovuttiin makeisten pakkaamisesta Yhdysvaltojen tehtaalla. Sen sijaan makeiset laivattiin bulkkitavarana DCHS:n tullivarastoon Kiinassa, kuten myös pakkausmateriaalit. Nyt makeiset pakataan tullivarastossa Kiinassa, jonka jälkeen makeiset myydään ja kuljetaan asiakkaille. DCHS tarjoaa läpi koko operaation kuljetus-, pakkaus- ja laadunvarmistuspalveluita. Lisäksi kehittyneiden varastonhallintajärjestelmien avulla Brown & Haley voi joka hetki tarkistaa varaston saldon tai vaikkapa varastointilämpötilan.

Uudessa toimitusketjussa (kuva 7) Brown & Haley saa tavaran toimitettua asiakkaalleen yhden neljäsosan siitä ajasta missä aikaisemmin. Tuotteen hinta on laskenut säästyneiden tullimaksujen ja pienempien logististen kustannusten takia. Lisäksi DCHS auttaa yritystä valitsemaan laadukkaampia ja halvempia pakkausyrityksiä Kiinasta. (Franco 2011, 237–243.)

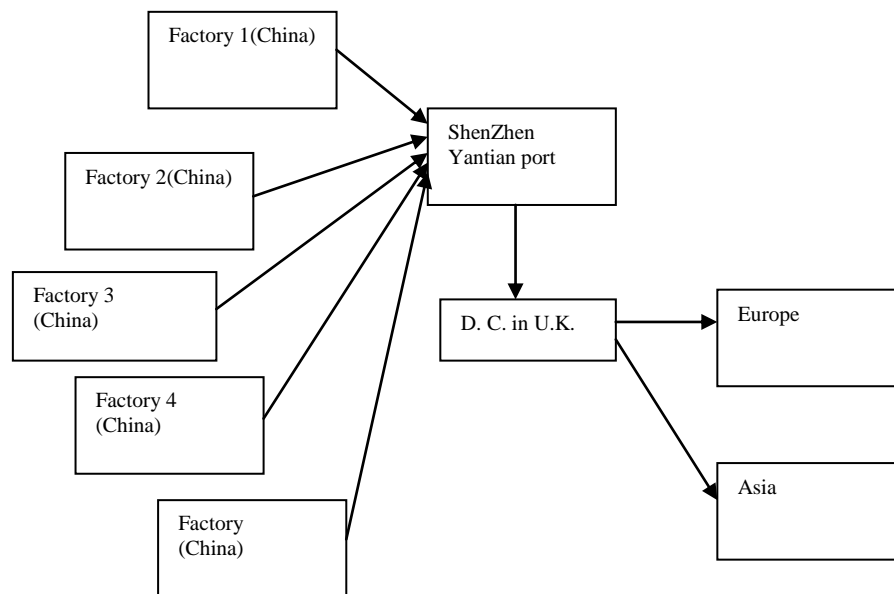


Kuva 7. Almond Rocan uusi toimitusketju (Franco 2011, 242.)

5.2 La Cafetiere

Franco (2011) esittää, että La Cafetiere on tunnettu kahvipannujen valmistaja ja se tarjoaa erinomaisen hinta-laatu-suhteen. Yritys myy tuotteitaan ympäri maailman kahden jakelukeskuksen tukemana, joista toinen on Iso-Britanniassa ja toinen Yhdysvalloissa. Nämä keskuksat palvelevat yrityksen päämarkkinoita Yhdysvalloissa ja Euroopassa, joista kertyy 60–70 prosenttia myynnistä. La Cafetiere myy tuotteitaan Aasiaan, missä kysyntä kasvaa merkittävästi.

La Cafetieren jakelukeskus sijaitsee Greenfieldissä, Pohjois-Walesissa. Se on auki kuutena päivänä viikossa, 24 tuntia vuorokaudessa. Kysynnän vaihtelu aiheuttaa työkuorman vaihtelua jakelukeskuksessa. Tämä on hyvin hoidossa, mutta suurin haaste tulee tuotteiden valmistuksen ulkoistamisesta. Tuotteet tehdään Aasiassa, mikä mahdollistaa sen, että La Cafetiere voi myydä tuotteitaan kunnollisella marginaalilla. Haittapuolena pitkistä toimitusajasta, yleensä yli 45 päivää, yritys joutuu pitämään jakelukeskuksessaan suurta varastoa jokaisesta tuotteesta. Kuvassa 8 on esitetty vanha toimitusketju.



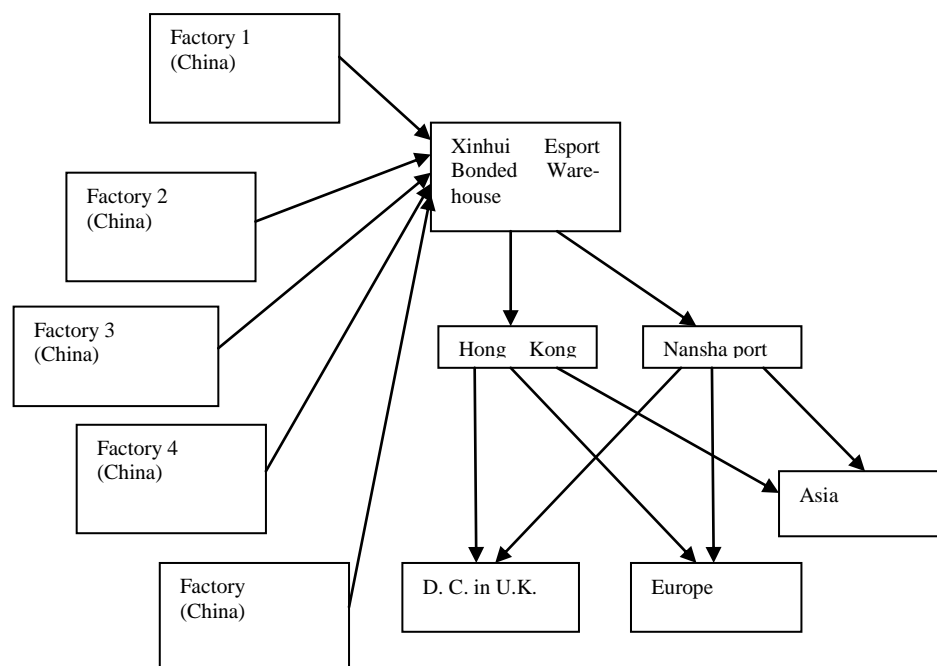
Kuva 8. La Cafetieren vanha toimitusketju (Franco 2011, 243.)

La Cafetiere suunnittelee kahvipannut ja lähettää piirustukset valmistajille Aasiaan. Jokainen valmistaja on vastuussa tietyn tyyppisestä kahvipannusta. Valmistaja lähettää sitten valmiit tuotteet Iso-Britannian jakelukeskukseseen. Jakelukeskuksessa tavarat pakataan uudestaan, markkinointimateriaalin kanssa tai ilman, ja lähetetään asiakkaille ympäri maailman.

Yrityksen kahvinkeittimien kysyntä kasvaa Kaakkois-Aasiassa voimakkaasti, mutta rahti täytyy kuljettaa Kiinasta Iso-Britanniaan laadunvarmistukseen ja sitten kuljettaa takaisin Kiinaan. Tullimenettelyt ovat monimutkaiset ja kuljetuskustannukset ovat korkeat. Jos laadunvarmistus havaitsee tuotteissa laatuongelmia, tuotteet täytyy kuljettaa Kiinan ja Iso-Britannian välillä useita kertoja. (Franco 2011, 243–244.)

Francon (2011) mukaan yhtenä ongelmana ovat myös pitkät kuljetusajat. Tilauksen saapumisesta kestää kolme kuukautta ennen kuin asiakas saa tavaran Aasiassa: tuotteen valmistus kestää kuukauden, yksi kuukausi kuuluu tavaran kuljetukseen Kiinasta Iso-Britanniaan ja samainen kuukausi Iso-Britanniasta Aasiaan.

Usean kuukauden analysoinnin jälkeen DCHS ja La Cafetiere päättivät järjestää toimitusketjun uudestaan. Kaikki kahvipannut ja pakkausmateriaalit toimittajilta toimitetaan jatkossa DCHSn tullivarastoon. Tullivarastossa DCHS pakkaa tavarat, suorittaa laadun varmistuksen ja tarjoaa toimitusten yhdistämistä. Tuloksena La Cafetieren ei nyt tarvinnut laajentaa varastoaan ja nyt lopputuotteet viedään satamasta Aasiaan, Eurooppaan tai Iso-Britannian jakelukeskukseen. Kuvassa 9 on esitetty uusi toimitusketju.



Kuva 9. La Cafetieren uusi toimitusketju (Franco 2011, 245.)

La Cafetiere saa tästä järjestelystä useita etuja. Kaikki valmistajat ovat lähellä DCHS:n tullivarastoa. Kuljetuksissa säästetään aikaa. Jos laadussa havaitaan poikkeamia, tavarat voidaan lähettää nopeasti takaisin, ennen kuin ne lähetetään eteenpäin. Toiseksi työvoimakustannukset Kiinassa ovat alhaisemmat. Kolmanneksi, alun perin tuotteet lähetettiin erikseen kultakin tehtaalta Iso-Britannian jakelukeskukseen. Nyt tuotteet voitiin kerätä täysiin pakkauksiin ja lähettää markkinoille suoraan. Kuljetuskustannukset vähenivät merkittävästi. (Franco 2011, 244–245.)

5.3 Machine Inc.

Gebauer (2011) kirjoittaa, että yritys, joka tässä tunnetaan salanimellä Machine Inc., on suuri eurooppalainen valmistaja, joka suunnittelee ja valmistaa työkaluteollisuuden koneita ja automaatiolaitteita. Yritys myös

kehittää voimakkaasti palvelutoimintojaan. Palvelutoimintojen liikevaihto muodostuu korjauksista, ylläpidosta sekä varaosista. Varaosat tuovat 75 prosenttia palvelutoimintojen liikevaihdosta. Yrityksen liikevaihto vuonna 2008 oli 650 miljoonaa euroa ja se työllisti maailmanlaajuisesti 3 300 henkilöä. Yrityksen päämarkkina-alueita olivat tuolloin Eurooppa ja Pohjois-Amerikka mutta Aasian markkinoilla oli kasvupotentiaalia. Aasiasta tuli kuitenkin 30 prosenttia yrityksen liikevaihdosta.

Tullimuodollisuudet ovat tuoduille varaosille eniten aikaa vievä tekijä. Tämä on tärkeä tieto, kun huomioidaan, että kiinalaiset ovat erittäin vaativia toimitusaikojen ja palvelutason suhteen. Machine Inc. päätti tämän takia perustaa sekä tullivaraston että tavallisen varaston. Tavallinen varasto palveli Kiinan markkinoita. Koska kaikki tavarat varastossa oli jo tullattu, eivät tullimuodollisuudet aiheuttaneet viivästyksiä toimituksissa. Tavallisessa varastossa on siis huomioitava, että tullimaksut sekä arvonlisävero on lisätty tuotteiden hintaan. Pääomakustannukset ovat noin 27 prosenttia korkeammat. Tullivarastosta hoidettiin muun Aasian varaosien jakelu.

Logistiset järjestelyt eivät tyydyttäneet joten keskustelut logistiikkapalvelutarjoajien kanssa johtivat siihen, että löytyi vaihtoehtoinen tapa järjestää varaosien toimitusketju. Täten saavutettiin useita etuja. Ensimmäiseksi havaittiin, että kaikki varaosat voidaankin varastoida tullivarastoon. Ja tästä tullivarastosta pystytään palvelemaan Aasian markkinat alle kahdessa päivässä kuten valtaosa Kiinan alueistakin. Kiinalaisille asiakkaille toimitetut varaosat voidaan tullata vasta toimituksen jälkeen.

Yhdistämällä varaosat yhteen tullivarastoon yritys säästää huomattavasti työvoimakustannuksissa verrattuna aikaisempaan tullivaraston ja tavallisen varaston ratkaisuun. Lisäksi hankintatoimen ja logistiikkasuunnittelun tarve väheni puoleen.

Niin kauan kuin varaosat olivat tullaamatta, tullivaraston tavarat olivat Euroopan huolto-organisaation vastuulla. Tullivaraston hallinnassa voidaan siis käyttää länsimaisia toiminnanohjausjärjestelmiä, eikä ole pakko käyttää aasialaisten tytäryhtiöiden käyttämiä järjestelmiä eikä integroida länsimaisia ja aasialaisia järjestelmiä toisiinsa.

Suunnittelu ja hankintatoimi ovat siis Euroopan pääkonttorin vastuulla. Logistiikkapalvelutarjoaja operoi tullivarastoa sekä on vastuussa laadun-tarkkailusta, varastoinnista sekä saapuvasta että lähtevästä tavarasta.

Lopuksi Machine Inc. määritti logistisen konseptinsa roolit. Globaali varaosakeskus Euroopassa on vastuussa Aasian markkinoiden strategisista linjauksista. Se myös suunnittelee halutut varastotasot ja valvoo varaosien avainlukuja. Paikallinen varasto on puolestaan vastuussa strategisten suunnitelmien toteuttamisesta. Se myös mittaa asiakastyytyväisyyttä toimitusaikojen ja palvelutason kautta. Lisäksi se on vastuussa tullivaraston operaattorin ja paikallisen jakeluoperaattorin valinnasta sekä korjattavien varaosien palautusprosessin hoidosta. (Gebauer 2011, 748–768.)

6 TULLAUKSEEN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ

6.1 Suspensiomenettely

Suspensiomenettelyn käsitteellä tarkoitetaan sitä, että tällaista tullimenettelyä soveltamalla yhteisön tullialueelle tuotuihin tavarihin kohdistuvat tuontitullit ja mahdolliset kauppapoliittiset toimenpiteet ”suspendoidaan”, toisin sanoen niiden realisoitumista lykätään tai se mahdollisesti vältetään kokonaan. Suspensiomenettelyillä on siis tässä suhteessa vastaava ominaisuus kuin tavaroiden siirtämisellä vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, toisin sanoen tavaroiden katsotaan tuonnin tulliverotuksellisten ja kauppapoliittisten seurausten kannalta olevan yhteisön ulkopuolella. (Sneck 2002, 47.)

Sneck (2002, 49) jatkaa, että suspensiomenettelyille on myös ominaista se, että tulliviranomaiset voivat, ja niillä on useissa tapauksissa jopa velvollisuus, vaatia vakuuden asettamista suspendoitujen tullien osalta mahdollisesti syntyvän tullivelan maksamisesta.

Melin (2011, 268) esittää, että luvan suspensiomenettelyn käyttämiseen voi saada vain, jos kaikki tuotavat tavarat todella aiotaan jälleenviedä tullialueelta. Jos vain osa tuotavista tavaroista jälleenviedään, vain tälle osalle tavaroista voidaan hakea suspensiomenettelyä. Jos suspensiojärjestelmään haettuja tavaroita jää tullialueelle, syntyy tullivelka.

Suspensiomenettelyyn asetettujen tavaroiden jälleenvienti-ilmoitus tehdään menettelyn päättävässä tullissa eli vientipaikassa. Jos tavaran poistumispaikka on eri kuin vientipaikka, tavara voidaan asettaa vientipaikalla jälleenvienti-ilmoituksen yhteydessä passitusmenettelyyn, ja suspensio-
menettely päätetään vahvistamalla vienti-ilmoitus. (Melin 2011, 268.)

6.2 Veroton varastointi

Melin (2011, 260) esittää, että maahantuotua tavaraa voidaan varastoida väliaikaisesti verottomasti tiettyjen ehtojen ja menettelyiden mukaisesti. Veroton varastointi on usein järkevää ainakin silloin, kun kyseistä tavaraa aiotaan jälleenviedä kolmansiin maihin. Normaalit säännökset eivät nimittäin salli Euroopan unioniin tullattujen tavaroiden tullien palauttamista jälleenviennin perusteella. Joskus veroton varastointi on järkevää myös siksi, että verojen ja maksujen erääntyminen siirtyy myöhempään ajankohtaan myöhemmin myytävien tuotteiden osalta.

6.3 Vapaa-alue

Vapaa-alueille (tai -varastoihin) voidaan siirtää sekä yhteisötavaroita että muita kuin yhteisötavaroita. Luvan vapaavaraston tai -sataman perustamiseen myöntää Suomessa Tullihallitus (Tullihallitus on muuttunut 1.1.2013 Tulliksi). Ainoa Suomessa toimiva vapaasatama on Hangossa. Vapaavarastoja Suomessa on toistakymmentä. Vapaa-alueiden merkitys on huomattavasti vähentynyt, koska helpommin perustettavat tullivarastot ovat jo

pitkään tuottaneet samanlaiset edut tavarahan haltijalle. Vapaa-alueet edellyttävät melko tiukkaa tavaroiden valvontaa, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia. Osa vapaavarastoista onkin muutettu tullivarastoiksi. (Melin 2011, 260.)

Melin (2011, 260) jatkaa, että vapaa-alueelle sijoitetun tavarahan katsotaan olevan yhteisön ulkopuolella kauppapoliittisten toimenpiteiden ja tullimääräysten soveltamisen kannalta. Tullin (2009a) mukaan kauppapoliittisia toimenpiteitä ovat muun muassa lisenssit ja kiintiöt.

Maahantuonnin yhteydessä maksettavat verot ja maksut tulee suorittaa vasta, kun tavaraa otetaan vapaavarastosta tai -alueelta. Jos vapaa-alueelle on sijoitettu yhteisötavaraa, se säilyttää yhteisötavarahan statuksensa. Vapaa-alueella olevaa tavaraa voidaan ryhtyä edelleen jalostamaan tai käsittelemään tietyin edellytyksin säilytyksen aikana. (Melin 2011, 260.)

Tullin (2009a) mukaan vapaa-alueet ja vapaavarastot jaetaan kahteen eri tyyppiin sen mukaan, miten Tulli niitä valvoo:

- perinteinen valvontatyyppi I vapaa-alue tai vapaavarasto on erotettu muusta tullialueesta aidalla
- valvontatyyppi II vapaa-alueisiin ja -varastoihin sovelletaan tullivarastointia koskevia säännöksiä ja valvontaa.

Sen, joka harjoittaa varsinaista tavaroiden varastointia, käsittelyä, valmistusta, ostamista tai myyntiä vapaa-alueella tai vapaavarastossa, on haettava siihen lupa tullipiiriltä. (Tulli 2009a.)

Todellinen tarve vapaasatamalle tai -varastolle on vähentynyt, koska helpommin perustettavat tullivarastot käytännössä tuottavat jo samat etuisuudet. Lisäksi vapaasatamilta ja -varastoilta edellytetään pääsääntöisesti aita- tai porttivalvontaa, joka aiheuttaa myös lisäkustannuksia. Tästä johtuen osa entisistä vapaavarastoista on muutettu tullivarastoiksi. (Hörkkö ym. 2010, 131.)

6.4 Tullivarastot

Tullivarastot ovat tulliviranomaisten pitämiä tai yhteisöön sijoittuneiden henkilöiden perustamia, tulliviranomaisten valvomia alueita, joille voidaan varastoida tavaraa, sekä yhteisötavaroita että muita kuin yhteisötavaroita, tietyin edellytyksin tullaamattomana. Varastot voivat olla joko yleisiä tai yksityisiä, pelkästään varaston pitäjän tarkoituksiin varattuja. (Melin 2011, 260.)

Sneckin (2002,74) mukaan yleisellä tullivarastolla tarkoitetaan sellaista tullivarastoa, jonka tarkoituksena on tarjota tullivarastointimenettelyn käyttömahdollisuutta pääasiassa muille kuin varastonpitäjälle. Yksityinen tullivarasto taas on varattu varastonpitäjän omaan varastointiin, jolloin varastonpitäjän ja varastoon panijan on oltava sama henkilö.

Melin (2011, 260) kirjoittaa, että luvan tullivaraston pitämiseen antaa tulliviranomainen, joka edellyttää aina vakuutta veroriskien varalle. Lupaa myöntäessään tulliviranomainen yksilöi ne tilat tai muut paikat, jotka on hyväksytty tullivarastoksi. Yhtä paikkaa ei voi hyväksyä kuin yhdeksi tullivarastoksi samalla kertaa eikä lupaa yleensä myönnetä, jos tullivarastoa tai varastotiloja käytetään vähittäiskauppaa varten.

Kirjallisella hakemuksella saadussa varastonpitoluvassa vahvistetaan varaston pitämistä koskevat ehdot. Varaston pitäjä vastaa tavaroiden pysymisestä tullivalvonnassa, tavaroiden varastoimisesta johtuvien velvollisuuksien täyttämisestä sekä luvassa mainittujen erityisehtojen täyttämisestä. Luvassa voidaan tosin sopia, että kaksi ensimmäistä velvollisuutta lankeavat varastoon panijalle tai tulliviranomaisten luvalla varastonpitäjän oikeudet ja velvollisuudet voidaan siirtää toiselle henkilölle. (Melin 2011, 260.)

6.5 Tullivarastojen luokittelu

Tullivarastot luokitellaan yhteensä kuuteen eri luokkaan, joita kutsutaan aakkosten mukaisesti A–F-luokan tullivarastoiksi. Näistä A-, B- ja F-luokan varastot ovat yleisiä, C-, D- ja E-luokan yksityisiä tullivarastoja. Yleisistä varastoista A- ja B-luokan varastot ovat yleensä yksityisen, huollinta-logistisia palveluja tarjoavan yrityksen pitämiä varastoja, kun taas F-luokan yleisessä varastossa varastonpitäjänä on tulliviranomainen. B-luokan varasto muodostaa poikkeuksen edellä kerrotuista vastuun jakautumista koskevista säännöistä, sillä sen osalta on säädetty, että ainoastaan varastoon panija on vastuussa menettelyn käytöstä johtuvien velvoitteiden täyttämisestä. Tässä varastoluokassa varastonpitäjältä ei myöskään edellytetä tavarakirjanpitoa, vaan tavaroiden varastointia valvotaan ainoastaan menettelyä koskevien tulli-ilmoitusten perusteella. (Sneck 2002, 75.)

Hörkön ym. (2010, 124) mukaan Suomessa toimivat tullivarastot ovat pääosin luokkien A tai E mukaisia varastoja. Yksityisistä tullivarastoista on tavaranhaltijan tai viejän kannalta selvästi edullisin luokan E varasto, koska se ei edellytä erikseen hyväksytyjä tullivarastotiloja, vaan valvontaan riittää pelkkä kirjanpidollinen erittely.

Sneck (2002, 75) jatkaa, että vastuun jakautumisella varastonpitäjän ja varastoon panijan välillä ei siis ole merkitystä yksityisille tullivarastoille. Yksityisistä tullivarastoista C-luokan varasto edustaa menettelyiltään normaalia ja tiloiltaan rajattua tullivarastoa. D-luokan tullivarasto on niin ikään tiloiltaan rajattu, mutta siinä on mahdollistettu varastoinnin jälkeinen tavaroiden luovuttaminen vapaaseen liikkeeseen, niin sanottua kotitullausmenettelyä noudattaen niin, että tullien määrän laskennassa käytetään ennen varastoinnin alkamista vahvistettuja perusteita.

Kaiken kaikkiaan eri varastoluokkien ja ennen kaikkea yleisten ja yksityisten varastojen välinen jako on siinä mielessä suhteellinen, että se koskee vain luvan haltijan ja menettelynhaltijan lainsäädännöllisten roolien erotte-
lua. Näin ollen säännökset eivät estä sitä, että yleisen tullivaraston varastonpitäjä toimii myös varastoon panijana omassa tai ulkopuoliselle palve-

luna tarjoamassaan varastoinnissa. Yksityisen varastonpitäjän ei tarvitse olla varastoimensa tavaroiden omistaja. (Sneck 2002, 75.)

6.6 Tullivarastolupa

Hakija voi hakea useita peräkkäin tai vaihtoehtoisesti sovellettavia taloudellisesti vaikuttavia tullimenettelyitä koskeva lupaa yhdellä hakemuksella. Saman lupamenettelyn piiriin kuuluu myös vapaaseen liikkeeseen luovutus. Lupaa voidaan hakea niin sanottuna yhteisölupana, jolloin luvan tarkoittamaa menettelyä tai menettelyitä voidaan soveltaa useiden jäsenvaltioiden alueelle luvassa tarkemmin määritellyissä paikoissa. (Sneck 2002, 77.)

Yhteisöluvassa määritellään se tullitoimipaikka eli valvova toimipaikka, joka pääasiallisesti vastaa menettelyiden soveltamisesta, sekä menettelyyn asettavat ja menettelyn päättävät toimipaikat, jotka osallistuvat menettelyjen soveltamiseen nimensä mukaisissa vaiheissa. Yhteisöluvassa menettelyn hallinnointi ja menettelynhaltijan velvollisuudet jakaantuvat siis useiden eri tullitoimipaikkojen kesken. On kuitenkin mahdollista, että luvan hakupaikkaa koskevat, keskenään ristiriitaiset säännökset tekevät useita menettelyitä koskevan yhteisöluvassa hakemisen mahdottomaksi. Tällöin on luonnollisesti mahdollista hakea useita erillisiä lupia. Tullivarastoja koskevia yhteisöluvia voidaan myöntää vain yksityisille tullivarastoille. (Sneck 2002, 77.)

Sisäisessä jalostusmenettelyssä, tullivalvonnassa tapahtuvassa valmistuksessa, ulkoisessa jalostusmenettelyssä ja tietyn käyttötarkoituksen soveltamisessa lupaa haetaan sen yhteisömaan tulliviranomaiselta, jossa hakijan pääkirjanpito hoidetaan. Suomessa lupaa haetaan Tullihallitukselta. Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä yhteisö lupa tarvitaan silloin, kun tavarankäyttö tapahtuu useamman kuin yhden jäsenvaltion alueella. Yhteisö lupahakemus tehdään sen jäsenvaltion tulliviranomaiselle, jonka alueella tavaraa käytetään ensimmäisen kerran. (Tulli n.d.)

Tullin rekisteröidyksi luottoasiakkaaksi kannattaa hakeutua niiden yritysten, joilla on säännöllistä ja taloudellisesti merkittävää maahantuontia EU:n ulkopuolelta. Tullin rekisteröity luottoasiakas saa maksuaikaa tullille, arvonnisäverolle sekä suoritemaksuille maahantuonnissa EU:n ulkopuolisista maista. Ainoastaan luottoasiakkaan on mahdollista saada eri hakemuksesta tuonnin jaksotullauksen ja kotitullauksen lupa, tullivarastolupa sekä väliaikaisen varaston lupa. (Tulli 2013.)

Lupa voidaan hakea ja myöntää tavaranomaista tai yksinkertaistettua lupamenettelyä käyttäen. Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä lupa tavarankäyttöön voidaan tietyissä tilanteissa myöntää myös suullisesti tehdyn ilmoituksen perusteella. Sisäisessä jalostusmenettelyssä ja tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen menettelyssä lupa menettelyyn voidaan myöntää yhteisöön sijoittautuneelle jalostustoiminnot suorittavalle tai teettävälle yritykselle tai henkilölle. Ei-kaupallisessa tuonnissa sisäisen jalostuksen lupa voidaan myöntää myös yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneelle tuojalle. Ulkoisessa jalostuksessa lupa voidaan myöntää yhteis-

söön sijoittautuneelle jalostustoiminnan teettäjälle ja tietyissä tapauksissa myös tavaran pelkälle vientimyyjälle. Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä lupa myönnetään tavaran maahantuojalle. Tiettyä käyttötarkoitusta koskeva lupa voidaan myöntää yhteisöön sijoittautuneelle yritykselle tai henkilölle. Lupa voidaan myöntää myös maahantuojalle, joka ainoastaan siirtää tavarat muille tietyn käyttötarkoituksen luvan haltijoille. (Tulli n.d.)

6.6.1 Tavanomainen lupamenettely

Pääsääntöisesti lupaa haetaan tavanomaista lupamenettelyä käyttäen. Lupa menettelyn käyttämiseen haetaan ja myönnetään määrämuotoisella tullikoodeksin soveltamisasetuksen mukaisella lomakkeella. Lupaa haetaan Tullihallitukselta tai tullipiiriltä. Lupaa tulee hakea hyvissä ajoin ennen menettelyyn asetettavien tavaroiden tuontia tai vientiä. (Tulli n.d.)

Sisäisessä jalostuksessa tavanomaista lupaa haetaan Tullihallitukselta silloin, kun luvan myöntämisen taloudelliset edellytykset on tutkittava, kun myönnetyt luvat on raportoitava komissiolle, kun hakemus koskee yhteisölupaa, ennakoviennin tai vastaavien tavaroiden käyttämistä tai erityisistä syistä haettavaa taannehtivaa lupaa. Taloudelliset edellytykset on tutkittava silloin, kun hakemus koskee yhteisen maatalouspolitiikan piiriin kuuluvia maataloustavaroita tai -tuotteita. Eräät teollisuustuotteita koskevat luvat on raportoitava komissiolle. Muissa tapauksissa lupaa haetaan hakijan kotipaikan tullipiiriltä. (Tulli n.d.)

Tullivalvonnassa tapahtuvassa valmistuksessa tavanomaista lupaa haetaan hakijan kotipaikan tullipiiriltä. Tällöin edellytyksenä on, että taloudelliset edellytykset luvan myöntämiseksi täyttyvät. Muissa tapauksissa luvan myöntämisen taloudelliset edellytykset on tutkittava, ja lupaa haetaan Tullihallitukselta. Myös yhteisölupaa ja erityisistä syistä haettavaa taannehtivaa lupaa haetaan Tullihallitukselta. (Tulli n.d.)

Ulkoisessa jalostuksessa tavanomaista lupaa haetaan Tullihallitukselta tai, kun menettelyyn asetettavaksi ilmoitettavien tavaroiden arvo on alle 170 000 euroa, hakijan kotipaikan tullipiiriltä. Yhteisölupaa ja erityisistä syistä haettavaa taannehtivaa lupaa haetaan Tullihallitukselta. (Tulli n.d.)

Väliaikaisessa maahantuonnissa tavanomainen lupa ei ole missään tilanteessa pakollinen. Lupaa voidaan siten hakea yksinkertaistetussa menettelyssä tekemällä väliaikaista tuontia koskeva tull ilmoitus tullipiirille. Tietyn käyttötarkoituksen mukaista edullista tullikohtelua koskevaa tavanomaista lupaa haetaan hakijan kotipaikan tullipiiriltä. Yhteisölupaa ja poikkeuksellisissa tilanteissa haettavaa taannehtivaa lupaa haetaan Tullihallitukselta. (Tulli n.d.)

6.6.2 Yksinkertaistettu lupamenettely

Yksinkertaistetussa lupamenettelyssä lupa voidaan sisäisessä jalostuksessa ja tullivalvonnassa tapahtuvassa valmistuksessa hakea tuonti-ilmoituksella silloin, kun taloudelliset edellytykset luvan myöntämiseksi täyttyvät. Tie-

tyssä käyttötarkoituksessa yksinkertaistettua lupamenettelyä voidaan käyttää silloin, kun tuonti-ilmoituksen kaikkiin tavaroihin voidaan soveltaa edullista tullikohtelua. Ulkoisessa jalostuksessa, kun kysymyksessä ovat korjattavaksi vietävät tavarat, lupaa voidaan hakea vienti-ilmoituksella. (Tulli n.d.)

Tietyissä erityistapauksissa lupapyyntö ulkoisessa jalostuksessa on mahdollista tehdä myös tuonti-ilmoituksella. Kaikissa tapauksissa tarvittavat tulli-ilmoituksen lisätiedot voidaan antaa manuaalisessa ilmoittamisessa tullilomakkeella 658s ja sähköisessä ilmoittamisessa asianomaisilla lisäkoodeilla. Lupa myönnetään hyväksymällä tulli-ilmoitus. (Tulli n.d.)

Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä lupa haetaan tekemällä tavarán väliaikaista maahantuontia koskeva tulli-ilmoitus sähköisesti Tullin sähköiselle tullauskeskukselle tai manuaalisesti tuontipaikan tulliviranomaiselle ja antamalla tarvittavat lisätiedot esimerkiksi tullilomakkeella numero 658 tai sähköisessä ilmoittamisessa asianomaisilla lisätietokodeilla. Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä lupa voidaan tietyissä tapauksissa myöntää myös suullisen ilmoituksen perusteella sekä täyttämällä siihen liittyvä tullilomake numero 613. Kuljetusvälineet voidaan pääsääntöisesti ilmoittaa väliaikaiseen maahantuontiin valitsemalla yhteisön tullialueelle saavuttaessa ns. vihreän kaistan. Eräissä tapauksissa lupa tavaroiden väliaikaiselle maahantuonnille voidaan myöntää ATA- tai CDP-carnet esittämisellä. (Tulli n.d.)

6.7 Tullivaraston käyttö

Tullivarastoinnin pääasiallisena käyttötarkoituksena voidaan pitää sitä, että yhteisön tullialueelle tuotuja muita kuin yhteisötavaroita varastoidaan luovuttamatta niitä vapaaseen liikkeeseen. Tämä mahdollistaa muun muassa logistisesti edullisen tavan tarkastaa tavaroita ennen tuontitullausta (joskin tätä tarkoitusta palvelee myös tavaroiden väliaikainen varastointi), tuontitullauksen siirtäminen ajallisesti lähemmäksi tavaroiden edelleen myyntiä ja yhteisön ulkopuolelle jälleenvietäviksi tarkoitettujen tavaroiden (väli)varastoinnin. (Sneck 2002, 79.)

Sneckin (2002, 79) mukaan toissijaisesti tullivarasto soveltuu myös yhteisötavaroiden varastointiin ja muiden tullimenettelyjen käytön hallinnointiin. Tullivarastointimenettelyyn asetettuna tullivarastossa voidaan varastoida:

- muita kuin yhteisötavaroita
- sellaisia yhteisötavaroita, joihin yhteisön erityislainsäädännön perusteella tullivarastoon siirtämisen johdosta sovelletaan vientiin liittyviä toimenpiteitä.

Sneck (2002, 79–80) jatkaa, että jälkimmäiseen ryhmään kuuluvat ennen kaikkea maataloustuotteet, joiden viennistä yhteisölainsäädännön mukaisesti maksetaan vientitukea. Vientituetujen maataloustuotteiden asettaminen tullivarastointimenettelyyn mahdollista eräin edellytyksin niin sanotun ennakkorahoituksen eli sen, että vientituki maksetaan ennen kuin vienti on

toteutunut. Myös tätä tarkoitusta voidaan pitää tärkeänä tullivarastoinnin hyödyntämisen muotona.

Tullivaraston tiloissa voidaan varastoida myös muita kuin edellä tarkoitettuja (yhteisö)tavaroita, mutta nämä tavarat eivät saa olla tullivarastointimenettelyyn asetettuja. Tällainen varastointi edellyttää erillistä tulliviranomaisten suostumusta, jonka lisäksi tulliviranomaiset voivat vaatia, että menettelyyn asettamattomat tavarat merkitään tullivaraston kirjanpitoon. Normaalisti tullivarastointimenettelyyn asetetut ja muut tullivaraston tiloissa säilytettävät tavarat on varastoitava erillään, mutta tulliviranomaiset voivat hyväksyä myös yhteisvarastoinnin. (Sneck 2002, 80.)

Sneckin (2002, 80) mukaan yhteisvarastointi ei voi koskea edellä tarkoitettuja ennakkorahoitteisesti vientituettuja maataloustuotteita. Yhteisvarastointi edellyttää, että varastoitavat tavarat kuuluvat samaan kahdeksannumeroiseen alanimikkeeseen ja että niiden kaupallinen laatu ja tekniset ominaisuudet ovat samat. Yhteisvarastointia päätettäessä varastoonpanija voi ilmoitettujen määrien rajoissa päättää, ovatko varastosta otettavat tavarat yhteisötavaroita vai muita kuin yhteisötavaroita.

Sisäisen jalostuksen ja tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen menettelyitä voidaan soveltaa tullivaraston tiloissa lähtökohtaisesti samoin edellytyksin kuin yhteisvarastointiakin. Näihin menettelyihin asetetut tavarat eivät luonnollisestikaan ole tullivarastointimenettelyssä, sillä tavarat voivat olla vain yhdessä tullimenettelyssä kerrallaan. (Sneck 2002, 80.)

Sneck (2002, 80) jatkaa, että jos sisäisen jalostuksen menettelyssä on sallittu tuotteiden valmistaminen ennen yhteisön ulkopuolelta tuotavien raaka-aineiden tuontia niin sanottuja vastaavia yhteisötavaroita käyttäen, voidaan yhteisvarastointi ja sisäinen jalostus hyväksyä sovellettaviksi rinnakkain samassa tullivarastossa. Tällöinkään niitä ei voida soveltaa samoihin tavarihin samanaikaisesti, joskaan yhteisvarastoinnissa olevat yhteisötavarat eivät ole missään tullimenettelyssä ennen sisäiseen jalostukseen asettamista.

Tullivarastot ja tullivarastointimenettely on siis tarkoitettu ennen kaikkea tavaroiden varastointiin eli säilyttämiseen samassa tilassa. Valmistustoiminnot ovat tullivaraston tiloissa jossain määrin mahdollisia sovellettaessa sisäistä jalostusta tai tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistusta edellä kerrotuin tavoin, mutta tullivarastointimenettelyssä olevia tavaroita ei voida käyttää valmistustoimintaan. (Sneck 2002, 80–81.)

Sen sijaan menettelyyn asetettuihin tavarihin voidaan tulliviranomaisen hyväksynnän nojalla soveltaa niin sanottuja tavanomaisia käsittelyjä. Tavanomaiset käsittelyt ovat sallittuja tavaroiden säilyvyyden varmistamiseksi, niiden ulkonäön tai markkinointiominaisuuksien parantamiseksi taikka niiden valmistamiseksi jakelua tai jälleenmyyntiä varten. (Sneck 2002, 81.)

Edellä mainitut yhteisvarastointi, muiden menettelyjen soveltaminen sekä tavanomaiset käsittelyt parantavat tullivarastojen hyödynnettävyyttä, mut-

ta ne eivät voi olla varastojen varsinaisia käyttötarkoituksia. Lähtökohtana voitaneen kuitenkin pitää, että jos luvan myöntämisen edellyttämä taloudellinen tarve tullivarastolle on olemassa, ei sanotulla rajoituksella ole käytännössä suurta merkitystä. (Sneck 2002, 81.)

Tavaroiden säilyttämiselle tullivarastossa ei voida asettaa määräaikaa, ellei kysymys ole yhteisön maatalouspolitiikan alaisista yhteisötavaroista. Jos tulliviranomaiset antavat luvan tavaroiden väliaikaiseen siirtämiseen tullivaraston ulkopuolelle tullivarastointimenettelyssä, siirron enimmäiskesto on kolme kuukautta. Tavaroihin voidaan soveltaa tavanomaisia käsittelyjä myös niiden ollessa tullivaraston ulkopuolella. Tullivarastoluvan yhteydessä voidaan niin ikään määrätä luvasta, joka koskee tavaroiden siirtämistä väliaikaisesti tullivaraston ulkopuolelle. (Sneck 2002, 81.)

6.8 Passitus

Passitus on tavarankuljetuksia ja kansainvälistä kaupankäyntiä helpottava tullimenettely. Siinä tavaraa kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullista määrätulliin, jossa se tulliselvitetään. Passituksessa tavaroita voidaan siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Passitusta voi käyttää mikä tahansa passituksesta vastaava yritys tai yksityinen henkilö. (Melin 2011, 262.)

Melin (2011, 262) jatkaa, että passitusmenettely poikkeaa normaalista tullimenettelystä. Passitusjärjestelmän tarkoitus on helpottaa kauppaa tullialueiden sisällä tai eri tullialueiden välillä. Euroopassa on jo pitkään käytetty passitusta kaupankäynnissä. Passitus kuitenkin edellyttää, että tavaroista annetaan vakuus, jolla varmistetaan muun muassa tullimaksujen perintä. Vakuus on annettava siltä varalta, että passituksessa ilmenee säännösten vastaista toimintaa. Järjestelmä toimii siten eräänlaisena vakuutusjärjestelmänä.

Vakuuden tarkoitus on niiden tullien ja muiden maksujen kantamisen varmistaminen, jotka kullakin maalla on oikeus periä alueensa kautta kuljetettavista tavaroista, mikäli tavaroita ei asianmukaisesti esitetä määrätuomipaikassa. Passitusjärjestelmä edellyttää myös, että passituksesta vastaavat henkilöt ovat tunnistettavissa ja kantavat vastuun mahdollisesti perimättä jäävistä maksuista ja veroista. (Melin 2011, 262.)

Melinin (2011, 262) mukaan passitusta varten on maksettava aina tullien ja verojen määrää vastaava vakuus, koska passitusta on pidettävä joko tullin maksamista lykkäävänä tai veroetuun liittyvänä toimenpiteenä. Passituksesta vastaavan velvollisuutena on huolehtia, että tavarat esitetään tullille muuttumattomina määrätullissa ja että passitukseen liittyviä määräyksiä noudatetaan. Passituksesta vastaavan on annettava vakuus käteistalletuksena (jos kyseessä on yksittäisvakuus) lähtötullitoimipaikalle tai ilmoitettava yleisvakuutensa viitenumero ja pin-koodi passitusilmoitusta tehdessään. Lähtötulli palauttaa tai vapauttaa vakuuden, kun se saa tiedon passitettujen tavaroiden asianmukaisesta saapumisesta määrätulliin.

Melinin (2011, 262) mukaan vakuutta ei tarvitse maksaa, kun

- kuljetetaan ilmateitse
- tavaroita kuljetetaan Reinillä ja sen väylillä
- tavaraa kuljetetaan putkijohdoissa
- kuljetuksen hoitaa jäsenvaltion rautatieyhtiö
- tavaroita kuljetetaan meritse hyväksytyin varustamon manifestipassituksella.

6.8.1 Yleisvakuus

Yleisvakuus on useita passituksia kattava vakuus. Yleisvakuuden käyttöön liittyy rajoituksia, mutta se on silti joustava vakuusmuoto. Yleisvakuus edellyttää takaajaa. Sellaisena voivat toimia Suomessa pankit ja vakuutusyhtiöt. Yleisvakuuden lupaa voi hakea tullipiireistä, jotka ovat vakuustoimipaikkoja. (Melin 2011, 263.)

Melinin (2011, 263) mukaan yleisvakuuden suuruus eli viitemäärä määritellään laskemalla yhteen vähintään viikon aikana passitettavien tavaroiden tullit ja muut maksut. yleisvakuuden määrää voidaan vaadittavan takauksen osalta alentaa, mutta takauksen vähimmäismäärä on 5000 euroa. Takausmäärän alentamiseen vaikuttavat muun muassa toimijan taloudellinen tila, passituskokemus sekä kuljetusten hallinta. Yleisvakuus on voimassa koko EU:ssa.

6.8.2 Yksittäisvakuus

Yksittäisvakuus on voimassa yhtä passitusta varten, ja se on asetettava lähtötullissa. Vakuus voidaan antaa käteistalletuksena, takaajan takaussitoumuksella tai kiinteäarvoisilla tositteilla. Yksittäinen vakuus lasketaan korkeimman vero- ja tullitason perusteella. Lisäksi petoksille alttiisiin tavarihin sovelletaan erityisiä vakuuden vähimmäismääriä. Käteistalletuksena annettu yksittäinen vakuus palautetaan, kun passitus on määrätullissa päätetty. (Melin 2011, 263.)

6.8.3 Passituslajit

Melinin (2011, 263) mukaan T1-passitusta eli EU:n ulkoista passitusta käytetään, kun tullaamatonta tavaraa tuodaan unionin alueelle sen ulkopuolelta tai tullaamatonta tavaraa siirretään EU:n sisällä (jäsenvaltioiden välillä tai yhden jäsenvaltion sisällä). Tällöin asiakirjaan merkitään T1-tunnus.

- Esimerkki 1: Norjasta tuodaan norjalaista lohta Suomeen maantiekuljetuksena.
- Esimerkki 2: USA:sta tuodaan kontti meritse Hollantiin, josta se jatkaa matkaa maantiekuljetuksena T1-passituksella Suomeen.

Ulkoisen passituksen tarkoituksena tuonnin tullimenettelynä on, että muu kuin yhteisötavara saa liikkua yhteisöalueelle tullessaan ja alueella paikasta toiseen liikkuessaan ilman yhteisöasemaa mutta myös tuontitullitta, il-

man muita maksuja ja sovellettavia kauppapoliittisia toimenpiteitä, aina yhteisöalueella sijaitsevaan määrätullitoimipaikkaansa saakka. (Melin 2011, 263.)

Melin (2011, 263) toteaa myös, että ulkoinen passitus on tarkoitettu ensisijaisesti kolmannen maan tavarankuljetukseen yhteisön alueella, erityistapauksissa sitä voidaan käyttää viettäessä yhteisötavaraa yhteisön tullialueelta. Kolmannen maan kautta tapahtuvissa kuljetuksissa ulkoista passitusta voidaan käyttää vain, jos tästä on määrätty tullialueella laaditulla kuljetusasiakirjalla ja menettely keskeytetään kolmannen maan alueella.

Melinin (2011, 263) mukaan T2-passitusta eli EU:n sisäistä passitusta käytetään, kun yhteisötavaraa (eli EU:ssa valmistettua tai tuontitullattua tavaraa) kuljetetaan EU:sta Efta-maihin tai niiden kautta takaisin unionin alueelle. Asiakirjaan merkitään silloin T2-tunnus.

- Esimerkki: Suomesta maantiekuljetus Sveitsiin tai Sveitsin kautta Italiaan.

Melin (2011, 264) jatkaa, että T2F-passitusta käytetään sellaisten yhteisötavaroiden kuljetuksiin, jotka lähetetään EU:n tullialueeseen kuuluville mutta veroalueeseen kuulumattomille alueille, kyseisiltä alueilta tai kyseisten alueiden välillä.

- Esimerkki: yhteisötavaraa kuljetetaan Manner-Suomesta Ahvenanmaalle.

TIR-carnet'ta käytetään, kun sekä tullaamatonta että yhteisötavaraa kuljetetaan EU:n ulkopuolelle. Suomessa TIR-carnet'ta myöntää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

- Esimerkki: japanilaisia autoja kuljetetaan meritse Hankoon, josta ne sen jälkeen passitetaan TIR-carnet'illa maantiekuljetuksena eteenpäin Venäjälle. (Melin 2011, 264.)

6.9 Tavaroiden käsittely varastoinnin aikana

Tullivarastoissa ovat eräät tavanomaiset käsittelyt sallittuja, yleensä käsittely ei saa muuttaa tavarankuljetuksen yhdistetyn nimikkeistön eli tullinimikkeen kahdeksannumeroista tasoa (Hörkkö ym. 2010, 124).

Tullin (2008) mukaan näitä tavanomaisia käsittelyitä ei sallita, jos tulliviranomaiset katsovat, että toiminto todennäköisesti lisää petosten mahdollisuutta:

- tuuletus, ripustus, kuivaus, pölyn poisto, yksinkertaiset puhdistustoiminnot, pakkauspäällysten korjaaminen, kuljetuksen tai varastoinnin aikana syntyneiden vaurioiden yksinkertaiset korjaustoiminnot sekä suojaavien kuljetuspäällysten asettaminen ja poistaminen

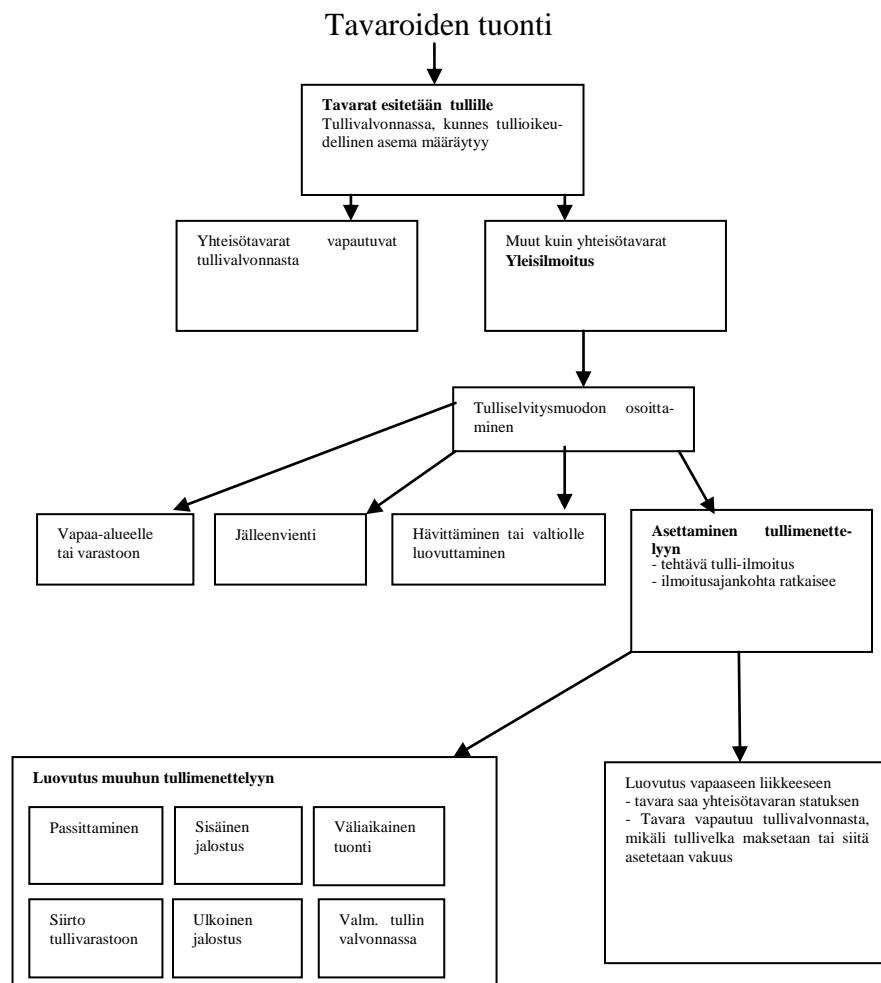
- tavaroiden palauttaminen alkuperäiseen olomuotoonsa kuljetuksen jälkeen
- varastonmääritys, näytteiden otto, lajittelu, seulonta, mekaaninen suodatus ja tavaroiden punnitseminen
- vahingoittuneiden tai pilaantuneiden osien poistaminen
- säilyvyyden varmistaminen pastöroimalla, steriloimalla, säteilyttämällä tai säilöntäaineita lisäämällä
- loiseläinten vastainen käsittely
- ruosteenestokäsittely
- käsittely, joka muodostuu
 - yksinkertaisesta lämpötilan nostamisesta ilman lisäkäsittelyjä tai tislusprosessia tai
 - yksinkertaisesta lämpötilan alentamisesta, vaikka tämä muuttaisi tavaran luokittelua yhdistetyn nimikkeistön (CN) kahdeksannumeroiseen alanimikkeeseen.
- tekstiilien sähköstaattinen käsittely, suoristaminen tai silittäminen
- käsittely, joka muodostuu
 - hedelmien kantojen tai siementen poistosta, kuivattujen hedelmien tai kasvisten paloittelusta ja pilkkomisesta tai veden uudelleenlisäämisestä hedelmiin
 - hedelmien kuivaamisesta, vaikka tämä muuttaisi tavaran luokittelua yhdistetyn nimikkeistön (CN) kahdeksannumeroiseen alanimikkeeseen.
- suolan poisto vuodista sekä niiden puhdistaminen ja selkämiksi leikkaaminen
- tavaroiden lisääminen tai lisäosien lisääminen tai vaihtaminen, jos tämä lisääminen tai vaihtaminen on suhteellisen vähäistä tai jos sen tarkoituksena on varmistaa teknisten standardien noudattaminen, eikä se muuta alkuperäisen tavaran luonnetta tai paranna sen suorituskykyä, vaikka tämä muuttaisi lisättyjen tai vaihdettujen tavaroiden luokittelua yhdistetyn nimikkeistön (CN) kahdeksannumeroiseen alanimikkeeseen
- nesteiden laimentaminen tai väkevöinti ilman lisäkäsittelyjä tai tislusprosessia, vaikka tämä muuttaisi tavaran luokittelua yhdistetyn nimikkeistön (CN) kahdeksannumeroiseen alanimikkeeseen
- eri laatua olevien samanlaisten tavaroiden sekoittaminen keskenään tasalaatuisen tai asiakkaan haluamaa laatua olevan tavaran saamiseksi tavaran luonnetta muuttamatta
- tavaroiden jakaminen tai leikkaaminen määrämittäisiin, jos se edellyttää ainoastaan yksinkertaisia toimintoja
- pakkaaminen, pakkausten poistaminen, pakkausten vaihtaminen, dekantointi ja yksinkertainen siirto kuljetuspäällykseen, vaikka tämä muuttaisi tavaran luokittelua yhdistetyn nimikkeistön (CN) kahdeksannumeroiseen alanimikkeeseen; merkkien, sinettien, lipukkeiden, hintalappujen tai muiden vastaavien tunnusten kiinnittäminen, poistaminen ja muuttaminen
- erityisesti teknisten standardien noudattamisen varmistamiseksi suoritettava koneiden, laitteiden ja ajoneuvojen testaus, viritys, säätö ja toimintakuntoon saattaminen, jos se edellyttää vain yksinkertaisia toimintoja

- putkien liitososien käsittely mattapintaisiksi tavaroiden valmistelemiseksi tietyille markkinoille.

6.10 Tavaroiden tuonti EU-tullialueelle

Kun tavarat saapuvat Euroopan unionin alueelle ja ylittävät fyysisesti tullirajan, ne tulee esittää tullille. Sen jälkeen tavaroista tehdään yleisilmoitus tai mahdollisesti myös muita ilmoituksia. Kolmansista maista saapuneista tavaroista on annettava viimeistään saapumista seuraavana arkipäivänä yleisilmoitus (Hörkkö ym. 2010, 142). Jos tavaroille osoitetaan heti niiden saavuttua tullialueelle tulliselvitysmuoto, ei niitä tarvitse varastoida väliaikaisesti. Jos tulliselvitysmuotoa ei vielä pystytä osoittamaan, seuraa väliaikainen varastointi. (Melin 2011, 254.)

Useimmiten näin ei kuitenkaan tapahdu välittömästi, vaan tavarat siirretään tulliviranomaisten hyväksymään paikkaan tullivalvontaan. Tällainen paikka on useimmiten juuri tätä tarkoitusta varten perustettu varasto, josta käytetään nimeä väliaikainen varasto. Väliaikainen varastointi ei kuitenkaan ole tulliselvitysmuoto. (Tulli 2011c.) Lopuksi toimitetaan tulliverotus (Melin 2011, 254). Kuvassa 10 on esitetty tavaroiden tuonti EU-tullialueelle.



Kuva 10. Tavaroiden tuonti EU-tullialueelle (Melin 2011, 275.)

Tavaroiden esittämisen tarkoituksena on ilmoittaa tullille tavaroiden saapumisesta maahan, mahdollistaa tavaroiden tarkastus ja saada väliaikaisesti varastoidun tavarain status. Tuotaessa muuta kuin yhteisötavaraa Suomeen siitä annetaan yleisilmoitus ja mahdollisesti muitakin ilmoituksia tullille. (Melin 2011, 254.)

6.10.1 Saapumisen yleisilmoitus

Saapumisen yleisilmoituksella annetaan niin sanotut turvatiedot, joiden antaminen etukäteen on kaikissa kuljetusmuodoissa pakollista koko EU:ssa. Ilmoituksen tietoja käytetään turvallisuutta ja vaarattomuutta koskevan sähköisen riskianalyysin tekoon. Suomen tullille annettu saapumisen yleisilmoitus toimii samalla myös yleisilmoituksena väliaikaista varastointia varten, kun tavarat on esitetty Suomen tullille. (Tulli 2011a.)

Melinin (2011, 255) mukaan saapumisen yleisilmoitus annetaan sähköisesti Tullin AREX-järjestelmään. Saapumisen yleisilmoitus on annettava määräajassa ennen niiden tavaroiden saapumista EU:n tullialueelle, joita ilmoitus koskee. Kuljetusliike, joka on tehnyt kuljetussopimuksen maahantuotavasta tavarasta, on vastuussa saapumisen yleisilmoituksen antamisesta. Tällaisena ilmoituksena käytetään yleensä kuljetusyhtiön lastilistaa tai rahtikirjaa ja yleensä sen jättää tulopaikan tulliviranomaiselle rahdinkuljettaja (Hörkkö ym. 2010, 142).

Halutessaan kuljetusliike voi käyttää myös edustajaa ilmoituksen antamiseen. Erillistä saapumisen yleisilmoitusta ei tarvita, jos maantieliikenteessä saapuvasta tavarasta on annettu etukäteen sähköinen passitusilmoitus, jossa on ilmoitettu myös turvatiedot. Sähköistä saapumisen yleisilmoitusta voi käyttää myös tavarain yhteisöaseman ilmoittamiseen. (Tulli 2011a.)

6.10.2 Yleisilmoitus

EU-satamista aluksella saapuvista ja suomalaisen satamaan purettavista tavarain on annettava sähköisesti yleisilmoitus Tullin AREX-järjestelmään, jos aluksella ei ole Tullin hyväksymää säännöllisen reittiliikenteen lupaa. Yleisilmoitus annetaan myös säännöllisen reittiliikenteen aluksella tuotavista manifestipassitetuista tullaamattomista tavarain. EU-lentokentiltä saapuvista ja suomalaiselle lentokentälle purettavista tavarain on annettava yleisilmoitus, jos tavara on tullaamatonta. (Tulli 2011b.)

Maantie- ja rautatieliikenteessä EU-maista yleisilmoitusta ei tarvitse antaa. Vastuu yleisilmoituksesta on sillä, joka esittää tavarain Tullille. Yleisilmoituksen tekijällä tulee olla voimassa oleva EORI-tunnus. Sähköistä yleisilmoitusta voi käyttää myös tavarain yhteisöaseman ilmoittamiseen. (Tulli 2011b.)

Jos EU:n ulkopuolelta Suomeen saapuvasta tavarain on annettu sähköinen saapumisen yleisilmoitus ja siihen liittyvä esittämisilmoitus, ei tavarain anneta enää erillistä yleisilmoitusta. Saapumisen yleisilmoitus muuttuu ta-

varan hyväksytyn esittämislmoituksen myötä statukseltaan yleisilmoitukseksi. (Melin 2011, 255.)

6.10.3 Saapumisen esittämislmoitus

Meritse sekä lentoteitse saapuvista tavaroista, joista annetaan Tullin AREX-järjestelmään saapumisen yleisilmoituksia tai yleisilmoituksia, annetaan niiden saapuessa sähköinen saapumisen esittämislmoitus. Ilmoitus annetaan myös rautateitse EU:n ulkopuolelta saapuvista tavaroista. Saapumisen esittämislmoituksen voi antaa halutessaan EU:n ulkopuolelta saapuvan tavaran osalta kaksivaiheisena: ensin saapumislmoitus ja sen jälkeen esittämislmoitus. Kuljetusliike on vastuussa saapumisen esittämislmoituksen antamisesta. Kuljetusliike voi käyttää ilmoittamisessa asiamiestä eli edustajaa. (Tulli 2011d.)

Jos tavara varastoidaan väliaikaisesti saapumispaikalla, saapumisen esittämislmoituksella Tullille ilmoitetaan myös väliaikainen varasto, johon tavarat puretaan. Maantieliikenteessä sähköistä esittämislmoitusta ei anneta, vaan ilmoittaminen hoituu tavaroiden ja niistä annetun, turvatiedot sisältäneen ilmoituksen viitenumeron esittämisellä. (Tulli 2011d.)

6.10.4 Väliaikaisen varaston ilmoitukset

Passitusmenettelyssä väliaikaiseen varastoon saapuvista tavaroista ilmoitetaan purkaustulokset joko sähköisesti passitusjärjestelmään (varastonpitäjällä on valtuutetun vastaanottajan asema) tai paperilla passituksen päättävään tullitoimipaikkaan. (Tulli 2011c.)

Jos tavara puretaan saapumispaikalla sijaitsevaan väliaikaiseen varastoon, ja tavarasta on annettu Suomen tullin AREX-järjestelmään esittämislmoitukset ja ilmoitus siitä, että tavara puretaan väliaikaiseen varastoon, on tavarasta annettava Tullille sähköiset purkaustulosilmoitukset. Varastonpitäjä voi halutessaan pyytää varastoon tulevista tavaroista Tullilta purkaustulos olettan lähettämällä Tullin AREX-järjestelmään vastaanottosanomman. (Tulli 2011c.)

Väliaikaisesti varastoiduille tavaroille on osoitettava tulliselvitysmuoto määräajassa, joka riippuu kuljetusmuodosta. Suoraan merialuksesta satamassa sijaitsevaan väliaikaiseen varastoon siirretyille tavaroille määräaika on 45 päivää. Kaikilla muilla kuljetusmuodoilla saapuneille tavaroille määräaika on 20 päivää. (Tulli 2009e.)

Tulli-ilmoituksella tavaralle osoitetaan tulliselvitysmuoto. Tavarann ilmoituksen voi antaa joko heti tavarann saapuessa EU:hun tai väliaikaisen varastoinnin jälkeen. Mikäli EU:hun saapuvasta tavarasta on tehty sähköisesti joko passitusilmoitus, saapumisen yleisilmoitus tai yleisilmoitus, ja tulliselvitysmuoto osoitetaan ITU-järjestelmään tehtävällä tuonnnin tullilmoituksella, sen voi tehdä jo ennen tavarann saapumista EU:hun. (Tulli 2009e.)

Tulli-ilmoitus voi olla joko tuonnin tulli-ilmoitus (tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen tai muuhun tuonnin tullimenettelyyn), passitusilmoitus tavarann siirtämiseksi toiseen paikkaan, ilmoitus tullivarastointimenettelyyn asettamisesta tai ilmoitus jostakin muusta tulliselvitysmuodosta. (Tulli 2009e.)

6.10.5 Eläinten tuonti

Elintarviketurvallisuusvirasto Eviran (2012a) mukaan EU:n ulkopuolisista maista tuotaville eläimille tehdään kaupallisesti tuotaessa eläinlääkinnällinen rajatarkastus. Lemmikeille ei-kaupallisesti tuotaessa ei tehdä rajatarkastusta, vaan sen tekee tulli tullitoimipaikassa.

Eläinlääkinnällisen rajatarkastuslain (1192/1996) 2. luvun 7 §:n mukaan eläinlääkinnälliseen rajatarkastukseen voi kuulua tuontiasiakirjojen tarkastus, tuontierän tunnistus ja tuontierän fyysinen tarkastus.

Pääsääntöisesti EU:n ulkopuolisista maista tuotaessa lemmikki tarkastetaan siinä jäsenvaltiossa, johon se ensiksi saapuu. Silloin lentomatrustajan (tai kuljetuksen hoitavan lentoyhtiön tai huolitsijan) tulee olla yhteydessä sen EU:n jäsenvaltion rajatarkastusasemaan, jossa on koneenvaihto lentokentällä, ja esittää lemmikki tarkastettavaksi eläinlääkinnälliselle rajatarkastusasemalle, jos kyseessä on kaupallinen tuonti (ilman matrustajaa, 5 tai enemmän, tai myytäväksi). (Evira 2012a.)

Jos kaupallisesti kuljetettava lemmikki lentää suoraan Suomeen, se tarkastetaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Jos kyseessä on ei-kaupallinen tuonti (eli kuljetus matrustajan mukana, ei myytäväksi), tulee matrustajan esittää lemmikki tarkastettavaksi tullille siinä jäsenvaltiossa, johon lentokone ensiksi saapuu. (Evira 2012a.)

Eläinlääkinnällisen rajatarkastuslain (1192/1996) 3. luvun 9 §:n mukaan tullilaitos ja rajaeläinlääkäri hoitavat yhteistyössä eläinlääkinnälliseen rajatarkastukseen liittyvän valvonnan ja tarkastuksen tullivarastoissa, vapaa-alueilla ja vapaavarastoissa.

Rajaeläinlääkärillä tarkoitetaan eläinlääkinnällisen rajatarkastuslain (1192/1996) mukaisia tehtäviä suorittavaa Elintarviketurvallisuusviraston palveluksessa olevaa tai Elintarviketurvallisuusviraston edellä mainitun rajatarkastuslain mukaisia tehtäviä suorittamaan valtuuttamaa laillistettua eläinlääkärää ja tämän sijaista. (Evira 2012c.)

Eviran (2012b) mukaan Suomessa on tällä hetkellä eläinlääkinnällisiä rajatarkastusasemia neljä:

- Helsingin satama
- Helsinki-Vantaan lentokenttä
- Haminan satama
- Vaalimaan maantie.

Humppila Eco Airportin yhtenä potentiaalisena liiketoimintamallina on esitetty karjaeläinten ja kilpahevosten tuontia ja vientiä. Humppila Eco Airportia onkin uumoiltu yhdeksi raja-tarkastusasemaksi. (Humppila Eco Airport 2011, 30.)

6.11 Vienti EU:n ulkopuolelle

Vienti tarkoittaa EU:ssa vapaassa liikkeessä olevien tavaroiden vientiä EU-maiden ulkopuolelle. Yleensä tavarat viedään lopullisesti, jolloin niitä ei ole tarkoitus tuoda takaisin EU:hun. Vienti voi olla myös väliaikaista vietäessä tavaraa esimerkiksi näyttelyä tai esittelyä varten. Väliaikaisesti viedyt tavarat on tarkoitus palauttaa samassa kunnossa EU:hun käytön jälkeen. (Tulli 2011e.)

Kaikki EU:n tulli- ja veroalueen ulkopuolelle vietävät tavarat on asetettava vientimenettelyyn antamalla niistä vienti-ilmoitus. Viejä on vastuussa vienti-ilmoituksen antamisesta. Hän saa halutessaan valtuuttaa asiamiehen (yleensä huolintaliike) antamaan ilmoituksen puolestaan. Viejän on oltava yhteisöön sijoittautunut. (Tulli 2011e.)

Viejä voi antaa vienti-ilmoituksen joko yksivaiheisena (tavanomainen menettely) tai kaksivaiheisena (yksinkertaistettu menettely ja kotitullaus). Kaksivaiheinen ilmoittaminen on luvanvaraista. Vienti-ilmoituksen avulla vientimaan tulliviranomainen muun muassa valvoo vietäviin tavaroihin kohdistuvia mahdollisia vientirajoituksia ja -kieltoja, kerää ulkomaankaupan tilastoaineistoa, torjuu terrorismia ja kansainvälistä rikollisuutta, kantaa mahdolliset vientitullit (näitä ei kanneta EU:ssa tällä hetkellä) ja valvoo vientitavaran poistumista EU:sta. (Tulli 2011e.)

Kansainvälisen terrorismin ja rikollisuuden torjumiseksi vienti-ilmoituksen tietosisältöön on lisätty turvatiedot. Nämä turvatiedot ovat vientikuljetuksen reittimaat, YK:n vaarallisten aineiden koodi ja rahdinmaksutapa. Näiden tietojen ilmoittamiseen käytettävät koodit löytyvät Tullin Internet-sivuilta. (Tulli 2011e.)

Vienti-ilmoitusten antamiseen on myös muita syitä. Tavaroiden myynti EU:n ulkopuolelle on arvonlisäverotonta. Poistumisvahvistetun vienti-ilmoituksen avulla myyjä voi osoittaa sijoittautumisjäsenvaltionsa veroviranomaiselle myynnin arvonlisäverottomuuden perusteen. (Tulli 2011e.)

6.11.1 Suora vienti meri-, lento- ja rautateitse

Tullin (2011f) mukaan suora vientimenettely tarkoittaa sitä, että vientitavaran lähtö- ja poistumistoimipaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa (tässä tapauksessa Suomessa). Tällöin toimitaan seuraavasti:

- Viejä lähettää vienti-ilmoituksen sähköisesti Tulliin hyvissä ajoin ennen vientilähteyksen lähtöä.
- Tullin tietojärjestelmästä lähtee vastaussanoma, joka on joko hyväksymis- tai hylkäyssanoma.

- Normaalitilanteessa (ilmoitus virheetön ja hyväksytty) hyväksymissanomaa seuraa luovutussanoma, jonka liitteinä ovat luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD. EAD:hen sisältyy MRN-viite, joka yksilöi ilmoituksen tulliviranomaisten tietojärjestelmissä.
- EAD:n MRN on toimitettava poistumispaikalla (satama, lentokenttä tai rautatierahditerminaali) sille toimijalle, joka antaa Tullille saapuminen poistumispaikalle -ilmoituksen. Tullin vastaus tähän ilmoitukseen on samalla lastauslupa tai kieltö.
- Saapuminen poistumispaikalle -ilmoituksen antaja on velvollinen toimittamaan edellisellä ilmoituksella ilmoittamansa MRN-viitteet sille toimijalle, joka lastaa niissä mainitut tavarat poistumiskulkuneuvoon. Tämä välittää viitteet sille toimijalle, joka antaa Tullille poistumisen esittämislmoituksen ja poistumislmoituksen.
- Poistumisen esittämislmoituksella Tullille kerrotaan, mitä vientitavaroita lastataan poistumiskulkuneuvoon. Poistumislmoituksella vahvistetaan, että edellisellä ilmoituksella mainitut tavarat ovat poistuneet EU:sta. Viejä saa automaattisesti Tullin järjestelmästä poistumislmoituksen antamisen jälkeen poistumisvahvistetun luovutus päätöksen, jolla viejä voi osoittaa viennin arvonlisäverottomuuden.

6.11.2 Epäsuora vienti meri-, lento- ja rautateitse

Tullin (2011f) mukaan epäsuorassa viennissä vientimenettely alkaa Suomessa, ja tavara poistuu EU:sta toisen jäsenvaltion kautta. Tällöin:

- viejä lähettää tulli-ilmoituksen Tulliin kuten suorassa viennissäkin hyvissä ajoin ennen vientilähteyksen lähtöä
- tullin tietojärjestelmästä lähtee vastaussanoma, joka on joko hyväksymis- tai hylkäyssanoma
- normaalitilanteessa (ilmoitus virheetön ja hyväksytty) hyväksymissanomaa seuraa luovutussanoma, jonka liitteinä ovat luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD. EAD:hen sisältyy MRN-viite, joka yksilöi ilmoituksen tulliviranomaisten tietojärjestelmissä
- EAD:n saama MRN-viite on esitettävä poistumispaikalla yhdessä vienti-ilmoituksilla esitettyjen tavaroiden kanssa
- toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevan poistumispaikan tulliviranomainen hakee vienti-ilmoituksen tiedot oman maansa vientijärjestelmään MRN-numeron avulla
- poistumispaikan tulliviranomainen vahvistaa vientitavaroiden poistumisen oman maansa sähköiseen vientijärjestelmään
- Suomen tullin sähköinen vientijärjestelmä saa poistumisjäsenvaltion tietojärjestelmästä automaattisesti tiedon vientimenettelyn päättymisestä.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Sorsa (2011) esittää väitöskirjassaan, että kansainvälinen kauppa on globaalia toimintaa, jossa tavaroiden ja palveluiden tuottaminen ja kuluttaminen on jakautunut maapallon eri osiin.

Yrity maailmassa on ollut 1980-luvulta lähtien mahdollista tuotannon hajauttaminen maantieteellisesti yhä laajemmalle. Tuotanto ja kulutus ovat eriytyneet toisistaan yritysten siirtäessä tuotantoaan halpojen tuotantokustannusten maihin. Eriytymisen on mahdollistanut sääntelyn purkamisen sekä tiedonhallinnan mahdollistava teknologinen kehitys. (Pajarinen, Rouvinen & Ylä-Anttila, 2010, 12.)

Keski-Euroopan ilmatila on tällä hetkellä erittäin ruuhkainen. Ruuhkien voidaan olettaa vain pahenevan kun lentoliikenteen määrä tulee vain kasvamaan tulevaisuudessa. Tätä ilmiötä tuskin helpottaa lentokoneiden koon tuleva kasvu. Pohjois-Euroopassa tilanne säilyy vielä pitkään toisenlaisena. Pohjois-Euroopan väestöpohja on suhteellisen vähäinen sekä maantieteellisesti tarkasteltuna suuret valtioiden pinta-alat vaikuttavat siihen, että lentoliikenteen tiheys on suhteellisen vähäinen tulevaisuudessakin.

Tehokas tuotanto, tuotteiden laatu tai sisäisten prosessien virheettömyys eivät enää yksin riitä yrityksen saavuttaman kilpailuedun säilyttämiseen tai uuden kilpailuedun saamiseen. Virheetöntä ja laadukasta toimintaa on pidettävä lähtökohdaksi, mutta se ei sinänsä tuo enää lisää kilpailuetua. Tästä syystä yritykset eivät pärjää kilpailussa yksinomaan oman yrityksen toimintoja parantamalla tai toimimalla yksin. Painopiste siirtyy organisaation sisäisestä kehittämisestä ulkopuolisten liikesuhteiden ja -prosessien hallintaan eli organisaatioita lävistävien prosessien luomiin uudensuoritusyhteisöihin eli arvoyhteisöihin. (Sorsa 2009, 23–24).

Eläinlääkinnällisen rajatarkastuslain (1192/1996) 2. luvun 6 §:n mukaan kolmansista maista Suomeen tuotavat tai kolmansista maista Suomen alueen kautta edelleen kuljetettavat eläimet ja tavarat on tuotava Suomeen hyväksytyjen rajanylityspaikkojen kautta, jollei asianomainen ministeriö toisin määrää. Tulliviranomaisten on ohjattava sellaiset eläimet ja tavarat, joille on tehtävä eläinlääkinnällinen rajatarkastus, tullin valvonnassa asianomaiselle eläinlääkinnälliselle rajatarkastusasemalle.

Kaupallisesti lentoteitse kuljetettavien eläinten tuonnissa ongelmana on tällä hetkellä se, että kyseisten eläinten tarkistus on keskitetty Helsinki-Vantaan lentokentälle, ja siellä eläinlääkinnällisestä rajatarkastuksesta vastaavalle raja-eläinlääkärille.

Eläinten tuonti Humppilan Eco Airportin kautta vaatii aktiivista ja vaikuttavaa kanssakäymistä Maa- ja metsätalousministeriön kanssa, jotta Humppilan Eco Airport saisi ministeriön myöntämään sille eläinlääkinnällisen rajatarkastusaseman statuksen.

Lentorahti on luonteeltaan nopeasti tarvittavaa, yleensä pientä ja arvoltaan korkeampaa kuin normaali rahti ja Humppilan Eco Airportin alueelle olisi hyvä saada jokin iso kansainvälinen toimija, esimerkiksi pikarahtioperaattori. Tämä pikarahtioperaattori voisi tehdä Humppilan kentästä Euroopan toimintansa pikarahti-HUBin. Tältä lentokentältä se lentäisi pienemmillä koneilla Euroopan lentokentille. Kuten Kaplan ja Norton (2004, 121) mainitsevat, niin asiakkaiden fyysisellä läheisyydellä ei ole merkitystä. Pika-

kuljetuspalveluyritykset kuten FedEx, DHL ja UPS toimittavat tuotteet vuorokaudessa asiakasyritykseen tai asiakkaan kotiin eri puolilla maailmaa sijaitsevista tuotantotiloista.

Tullivarastointimenettely on jonkin verran rajoittunut menettely. Se ei salli esimerkiksi valmistustoimintaa vaan kuten Sneck (2002, 80) toteaa, tullivarastointimenettely on tarkoitettu ennen kaikkea tavaroiden varastoimiseen eli säilyttämiseen samassa tilassa. On kuitenkin muistettava, että tullivarastointimenettelyyn asetettujen EU:n ulkopuolelle menevien tavaroiden tai sieltä tulevien tavaroiden myynti sekä näihin tavaroihin kohdistuvien palveluiden myynti on ollut ja jatkossakin on arvonlisäverotonta, niin kauan kuin tavarat ovat kyseessä olevassa varastossa (Verohallinto 2011).

Tullivarastointimenettelyä käytetään siis yleisesti tavaroiden välivarastointiin kunnes ne jälleenviedään yhteisön ulkopuolelle tai kunnes ne tuodaan maahan. Yhtenä mahdollisena tullivarastoinnin käyttömuotona voisi olla jonkin yrityksen varaosa-logistiikkakeskuksensa sijoittuminen Humppilaan. Tämä keskus voisi olla esimerkiksi vastuussa varaosien jakelusta Pohjois-Eurooppaan, Baltian maihin sekä etenkin Venäjälle, joka on yhteisön ulkopuolella. Logistiikkakeskus toimisi erinomaisten ja ruuhkattomien logististen yhteyksien varrella.

Pienemmässä mittakaavassa jokin suomalainen maahantuoja voisi perustaa varaosalogistiikkansa Humppilan tullivarastoon. Sieltä materiaali pömittäisiin tilausten mukaisesti toimituksiin, tullattaisiin sekä toimitettaisiin asiakkaille esimerkiksi kotimaisen kuljetusketjun toimittamana. Haittana voidaan nähdä tullauksen aiheuttama aikaviive. Tämä viive voi olla esimerkiksi yhden päivän verran, joka joskus voi olla liikaa.

Sisäisen jalostuksen menettely taas sallii valmistustoiminnon ja tätä tulimenettelyä voisi ajatella hyödynnettävän enemmänkin Humppilan Eco Airportin alueella. Yhtenä haittatekijä voidaan nähdä sitä, että tavaran tai raaka-aineen maahantuoja voi käyttää sisäisen jalostuksen menetelmää omissa tai alihankkijan tiloissaan. Voidaan perustellusti ajatella, että heillä on tällöin materiaalin jalostukseen tarvittavat koneet ja menetelmät jo valmiina. Lisäksi on muistettava, että sisäisessä jalostuksessa jalostetut tuotteet on vietävä yhteisöstä.

Sneck (2002, 81) toteaaakin, että sisäistä jalostusta voidaan soveltaa silloin, kun yritys tuo yhteisön ulkopuolelta raaka-aineita, komponentteja tai muita materiaaleja käytettäväksi yhteisössä tapahtuvaan jalostustoimintaan eli käytännössä valmistukseen tai kokoonpanoon.

Eduskunnan Maa- ja metsätalousvaliokunta on muistiossaan (MmVL 9/2000 vp, 2) todennut sisäisen jalostuksen tarkoittavan sitä, että teollisuus voi tuoda vientituotteidensa valmistukseen maailmanmarkkinahintaisia raaka-aineita kolmansista maista. Viennin yhteydessä ei makseta vientitukea sisäisessä jalostusmenettelyssä olevien raaka-aineiden osalta. Kaikkia raaka-aineita ei ole myöskään helposti saatavissa kansainvälisiltä markkinoilta, tai ainakaan sellaisia laatuja, joihin teollisuus on tottunut.

Eri jäsenmaat ovat lisäksi erilaisessa asemassa sisäisen jalostuksen käytön suhteen. EU:n reuna-alueilla oleviin jäsenmaihiin (esimerkiksi Irlanti ja Suomi) kuljetuskustannukset muodostuvat korkeammiksi kuin lähellä Euroopan suursatamia oleviin maihin. Myös yrityksen koko ja vientijalosteiden valmistusmäärät asettavat yritykset erilaiseen asemaan. Paljon raaka-aineita käyttäville suurille yrityksille sisäisen jalostuksen käyttö ei aiheuta niin paljon lisäkustannuksia kuin pienille yrityksille, jollaisiksi voidaan laskea suurin osa suomalaisista yrityksistä. (MmVL 9/2000 vp, 2.)

Taloudellisesti vaikuttavien tullimenettelyiden käytössä voi tulevaisuudessa tapahtua muutoksia, sillä valtiovarainministeriö (2010, 52) on linjannut VETO-työryhmän muistiossaan, että eräiden niin sanottujen taloudellisesti vaikuttavien tullimenettelyjen käyttötarve voisi vähentyä, koska esimerkiksi tullivarastointia tai sisäisen jalostuksen menettelyä käytetään toisinaan vain arvonlisäveron maksamisen lykkäämiseksi. Tämä voisi tapahtua silloin jos kaikkien arvonlisäverotukseen liittyvät tapahtumat hoidettaisiin verotilin avulla.

8 POHDINTA

Kun tarkastellaan lentokenttien välistä kilpailuasetelmaa, niin Humppilan Eco Airportilla on suuria haasteita läheisten lentokenttien kanssa. Helsinki-Vantaan lentokentällä on jo valmis toimiva infrastruktuuri sekä suuria asiakkaita, jotka ovat tottuneet Helsinki-Vantaan lentokentän toimintakulttuuriin.

Lisäksi Turku panostaa voimakkaasti Turun lentoaseman ympäristöön ja Turulla on suunnitteilla, ja osin rakenteillakin, suuri logistiikkakeskushanke, LogiCity. Turkuun ovat myös useat kansainväliset pikarahtiyritykset keskittäneet Suomen toimintonsa, vaikkakin viime aikoina on myös ollut liikehdintää Turusta Helsinki-Vantaalle, sillä pikakuljetusyhtiö DHL Express ei lennä enää Turkuun. (Yli-Parkas 2013 Turun Sanomat 7.6.2013, 6)

Näiden lentokenttien välinen maantieteellinen etäisyys ei ole lentoliikennemielessä iso ja lisäksi ne kaikki sijaitsevat sopivasti isoympyräreitillä. Siksi Humppila Eco Airportin pitäisi keskittyä koko arvoketjun kehittämiseen saavuttaakseen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta sillä Sorsan (2009) mukaan arvoketjun kaikkien toimijoiden toiminta voi vaikuttaa haitallisesti tai positiivisesti yksittäiseen arvoketjun yritykseen. Siksi koko arvoketjun johtaminen esimerkiksi yhä vastuullisempaan liiketoimintaan ja yhteiskuntavastuun kantamiseen on yhä useammassa arvoketjuissa keskeinen pyrkimys. (Sorsa 2011, 82.)

Opinnäytetyön tavoitteena olikin tarkastella eri tullimenettelytapoja, erityisesti tullivarastointia, ja selvittää tullivarastoinnin käytön mahdollisuuksia Humppilan Eco Airportin alueella.

Tullivarastointia käytetään siis tavaroiden väliaikaiseen varastointiin, se ei salli valmistus- tai jalostustoimintaa. Sisäistä jalostusta voidaan soveltaa silloin, kun yritys tuo yhteisön ulkopuolelta raaka-aineita, komponentteja

tai muita materiaaleja käytettäväksi yhteisössä tapahtuvaan jalostustoimintaan eli käytännössä valmistukseen tai kokoonpanoon.

Johtopäätöksenä on, että tullivarastointia kannattaa käyttää silloin, kun halutaan viivyttää maahantuodun tavaran tai materiaalin tullausta tai kun useasta lähteestä tulevat materiaalivirrat yhdistetään toisiinsa. Tullivarastoinnin yhteyteen onkin järkevää kehittää erilaisia lisäarvopalveluita. Esimerkiksi suuret pakkauskoot muutetaan paremmin paikallisille markkinoille sopiviksi kuluttajapakkauksiksi tai tavaroihin kiinnitetään RFID-tarrat vaikkapa paikannuspalveluita tai kulunvalvontaa varten. Tullivarastoinnin käytössä palveluntarjoajan kannattaakin panostaa IT-infrastruktuuriin, koska tullivarastoinnin tehokas hyödyntäminen vaatii monipuoliset varastonhallinta- ja asiakasohjelmistot.

Lisätutkimuksen aiheena voisi olla tutkia eri liiketoimintamallien kehittämistä taloudellisten tullimenettelyjen puitteissa, etsiä ja tutkia lisää esimerkkejä taloudellisten tullimenettelyjen käytöstä tai erilaisten lisäarvopalvelujen kehittämistä tullivarastointimenettelyssä.

LÄHTEET

Anttila, P. 2006. Tutkiva toiminta ja ilmaisuus, teos, tekeminen. Hamina: Akatiimi Oy.

Autere, V., Bask, A. H., Kovács, G., Spens, K. & Tanskanen, K. 2008. Beyond business logistics. Helsinki: Hanken

Autoliitto. 2013. Carnet de Passages en Douane. Viitattu 5.8.2013.
http://www.autoliitto.fi/matkailu/asiapaperit/muut-asiapaperit/carnet_de_passages_en_douane/

Boxberg, H. 2013. Kiina ostaa yhä enemmän. Maailmankaupan painopiste on yhä enemmän Aasiassa. Helsingin Sanomat 5.8.2013, A25.

Euroopan unioni. 2013a. Jäsenmaat. Viitattu 9.7.2013.
http://europa.eu/about-eu/countries/index_fi.htm

Euroopan unioni. 2013b. Kohti EU-jäsenyyttä. Viitattu 29.5.2013.
http://europa.eu/about-eu/countries/on-the-road-to-eu-membership/index_fi.htm

Euroopan unioni. 2013c. Euroopan unionin jäsenmaat. Viitattu 9.7.2013.
http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/index_fi.htm

Euroopan komissio. 2009. Vihreä kirja - Euroopan laajuinen liikenneverkko: Katsaus politiikkaan – Integroidumpi Euroopan laajuinen liikenneverkko yhteisen liikennepolitiikan tueksi. Viitattu 29.5.2013.
http://ec.europa.eu/green-papers/index_fi.htm

Euroopan komissio. 2013. Talous- ja rahoitusasiat. Sanasto. Viitattu 22.8.2013.
http://ec.europa.eu/archives/economy_finance/inflation/glossary_fi.htm

Euroopan parlamentti. 2000. Aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunta. Mietintö. A5-0358/2000. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle ja talous- ja sosiaalikomitealle: Kertomus intermodaalisuutta ja intermodaalisia tavarakuljetuksia Euroopan unionissa koskevaan tiedonantoon liittyvän toimintaohjelman toteuttamisessa saavutetusta edistyksestä (KOM(1997) 243, 29.5.1997) (KOM(1999) 519 – C5-0084/2000 – 2000/2052(COS)). Viitattu 22.8.2013.
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A5-2000-0358&language=FI&format=PDF>

Eurostat. 2013a. International trade and foreign direct investment - 2013 edition. Viitattu 22.8.2013.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-FO-12-001

- Eurostat. 2013b. Glossary: Eu enlargements. Viitattu 22.8.2013.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Glossary:EU-27
- Eurostat. 2013c. Glossary: European Free Trade Association (EFTA). Viitattu 10.9.2013.
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Glossary:European Free Trade Association \(EFTA\)](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Glossary:European Free Trade Association (EFTA))
- Evira. 2012a. Eläinten tuonti, vienti ja sisämarkkinakauppa. Viitattu 19.5.2013.
http://www.evira.fi/portal/fi/elaimet/tuonti_ja_vienti/
- Evira. 2012b. Eläinlääkinnälliset rajatarkastusasemat Suomessa. Viitattu 26.5.2013.
http://www.evira.fi/files/attachments/fi/elintarvikkeet/tuonti_ja_vienti/tuonti/ell._rajatarkastusasemat_suomessa_bips_in_finland_fi_en_3.7.2012.pdf
- Evira. 2012c. Rajaeläinlääkärinä toimivan laillistetun eläinlääkärin antama virka-apu tullille ei-kaupallisesti kuljetettavien lemmikkien tarkastuksissa. Viitattu 26.5.2013.
http://www.evira.fi/portal/fi/elaimet/tuonti_ja_vienti/tuonti_eu_n_ulkopuolelta/koirat_kissat_ja_fretit/ei-kaupallinen_tuonti/matkustajalta_kerattavat_maksut_kun_rajaelainlaakari_antaa_tullille_virka-apua/
- Finavia. 2009. Suomen ilmatila on ympäristötehokas lentokoneiden ja päästöjen kannalta. Viitattu 9.5.2013.
http://www.finavia.fi/lentoasemat/lentoasema_joensuu?pg=news&tid=1&nid=1434280
- Finavia. 2013. Finavian lentoliikennetilasto 2012. Viitattu 9.5.2013.
http://www.finavia.fi/files/finavia2/pdf/Finavia_lentoliikennetilasto2012.pdf
- Finnair. 2013. Matkustuselämys. Viitattu 5.5.2013.
<http://www.finnair.com/FI/FI/company-travel/the-experience>
- Franco, R.D., Li, J., Li, Y., Nassimbeni, G., Sartor, M., Zhao, X. & Xu, X. 2011. International Operations Management. Lessons in Global Business. De Toni, A. F. (toim.). Farnham: Gower Publishing Limited, 231–246.
- Gebauer, H. 2011. Spare parts logistics for the Chinese market. Benchmarking: An International Journal 18 (6), 748–768. Viitattu 30.7.2013. Saatavissa Emerald-tietokannassa:
[10.1108/14635771111180680](http://dx.doi.org/10.1108/14635771111180680)

Grönroos, C., Helle, P., Tinnilä, M., Malinen, P., Piispa, T., Apilo, T., Hyötyläinen, R., Korhonen, H., Ryyänen, T. & Salkari, I. 2007. Teollisuuden palveluksista palveluliiketoimintaan – haasteena kannattava kasvu. Helsinki: Teknologiateollisuus ry.

HAMK. n.d. MAALI – Forssan seudun maaliikennekeskus ja HEA. Viitattu 22.8.2013.

http://portal.hamk.fi/portal/page/portal/HAMK/Tutkimus_ja_kehitys/Hankeet/maali

HAMK. 2013. MAALI-Forssan seudun maaliikennekeskus ja HEA (2013-2014). Tiedote 11.6.2013. Kirsi Sippola. Viitattu 22.8.2013.

http://portal.hamk.fi/portal/page/portal/HAMK/Tutkimus_ja_kehitys/Hankeet/maali/Ajankohtaista

Humppila Eco Airport. n.d.a. Eco airport. Viitattu 22.8.2013.

http://www.hea.fi/hea-humppila_eco_airport/eco_airport/

Humppila Eco Airport. n.d.b. HEA toimijoita: suuria rahti- ja charterlentoyhtiöitä. Viitattu 22.8.2013.

http://www.hea.fi/hea-humppila_eco_airport/hea_toimijoita/

Humppila Eco Airport. n.d.c. Logistiikka-alueet. Viitattu 22.8.2013.

http://www.hea.fi/hea-humppila_eco_airport/logistiikka-alueet/

Humppila Eco Airport. n.d.d. Humppila Eco Airport ja Logistic Centre -uutta ekologistiikkaa tulevaisuuden tarpeisiin. Viitattu 22.8.2013.

http://www.hea.fi/hea-humppila_eco_airport/lentokenttaalue/

Humppila Eco Airport. 2011. Lentoliikenneselvitys 2011. Humppilan Ekolentokentän mahdollisuudet globaalissa lentoliikenteessä. Viitattu 9.5.2013.

http://www.hea.fi/UserFiles/hea/File/pdf/Lentoliikenneselvitys_2011_Lopullinen_25_11_2011_2.PDF

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. uud. p. Helsinki: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry.

IATA. 2013a. About us. Viitattu 20.8.2013.

<http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

IATA. 2013b. Cargo E-chartbook Q1 2013. Viitattu 9.5.2013.

<http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/eChartbook-Q1-2013.pdf>

Kaplan, R. S. & Norton, D. P. 2004. Strategiakartat. Aineettoman pääoman muuttaminen mitattaviksi tuloksiksi. Helsinki: Talentum.

Kniivilä, S., Lindblom-Ylänne, S. & Mäntynen, A. 2012. Tiede ja teksti. Tehoa ja taitoa tutkielman kirjoittamiseen. 1. – 2. painos. Helsinki: Sano-ma Pro Oy.

KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto. n.d.a. Johdanto. Viitattu 2.6.2013.

<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L1.html>

KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto. n.d.b. Aineisto- ja teo-rialähtöisyys. Viitattu 2.6.2013.

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_3_2_3.html

KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto. n.d.c. Valmiit aineistot. Viitattu 2.6.2013.

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_6.html

KvaliMOTV–menetelmäopetuksen tietovaranto. n.d.d. Edustavuus. Vii-tattu 2.6.2013.

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_2_4.htm

Lappalainen, M. 2009. Entrepreneurial orientation at the level of dyad re-lationships in supply chains and networks. University of Jyväskylä, School of Business and Economics. Jyväskylä studies in business and economics 85. Väitöskirja.

<https://jyx.jyu.fi/dspace/handle/123456789/22340>

Maailmankauppa kasvoi 190 prosenttia 2002 – 2012. Helsingin Sanomat 5.8.2013, A24.

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vaasa: Tammertekniikka / AMK-Kustannus Oy.

MMM. Laki eläinlääkinnällisestä rajatarkastuksesta nro 1192/1996. 20.12.1996.

MmVL 9/2000 vp. Komission tiedonanto neuvostolle: Erityistoimenpiteet ja sisäinen jalostus. 13.4.2000.

Pajarinen, M., Rouvinen, P. & Ylä-Anttila, P. 2010. Missä arvo syntyy? Suomi globaalissa kilpailussa. Helsinki: Taloustieto Oy.

Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikus-tannus Oy.

Pirnes, H. & Kukkola, E. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki: WSOY.

Porter, M. E. 1985. Kilpailuetu. Miten ylivoimainen osaaminen luodaan ja säilytetään. Espoo: Weilin + Göös.

RFIDLab Finland ry. n.d. RFID-tietoutta. Mitä on RFID? Viitattu 23.8.2013.

<http://www.rfidlab.fi/rfid-tietoutta>

Sneck, T. 2002. Tullilainsäädäntö. Helsinki: WSOY Lakitieto.

Sorsa, K. 2009. Itsesääntely- ja yhteissääntely arvoketjussa. Toimialakoh- taista tarkastelua. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 100. Hel- sinki.

<http://www.optula.om.fi/1266333535024>

Sorsa, K. 2011. Kansainvälisen kaupan arvoketjujen sääntely. Yhteiskun- tavastuun ja ennakoivan oikeuden tarkastelua. Turun yliopisto, Oikeustie- teellinen tiedekunta. Turun yliopiston julkaisuja sarja 320. Väitöskirja.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/72411/diss2011Sorsa.pdf?sequence=1>

Tulli. n.d. Erityismenettelyt – luvan hakeminen ja myöntäminen. Viitattu 2.5.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/lup_ amenettely.pdf

Tulli. 2008. Tavaroiden käsittely varastoinnin aikana. Viitattu 10.3.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/varastointi/tullivarast_ o/tavanomaiset.jsp

Tulli. 2009a. Vapaa-alue ja -varasto. Viitattu 3.3.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/varastointi/vapaa_alu_ e/index.jsp

Tulli. 2009b. Ulkoinen jalostus. Viitattu 20.3.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/ulk_ oinenjalostus/index.jsp

Tulli. 2009c. Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus. Viitattu 24.3.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/tull_ ivalvonnassa_valmistus/index.jsp

Tulli. 2009d. Väliaikainen maahantuonti. Viitattu 31.3.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/vali_ aikainen_maahantuonti/

Tulli. 2009e. Tulli-ilmoitus. Viitattu 4.5.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/tulli_ilmoitus/index.jsp

Tulli. 2010. EORI. Viitattu 27.8.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/EORI/

Tulli. 2011a. Saapumisen yleisilmoitus. Viitattu 4.5.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/saapumisen_yleisilmoi_ tus/index.jsp

Tulli. 2011b. Yleisilmoitus. Viitattu 4.5.2013.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/yleisilmoitus/index.jsp>

Tulli. 2011c. Väliaikaisen varaston ilmoitukset. Viitattu 4.5.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/valiaik_varast_ilmoitukset/index.jsp

Tulli. 2011d. Saapumisen esittämislmoitus. Viitattu 4.5.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/saapumisen_esittamislmoitus/index.jsp

Tulli. 2011e. Mitä on vienti? Viitattu 28.5.2013

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

Tulli. 2011f. Vienti EU:n ulkopuolelle. Viitattu 28.5.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp

Tulli. 2011g. Tullialan lyhenteitä. Viitattu 30.6.2013.

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

Tulli. 2011h. Passituslajit ja tarvittavat asiakirjat. Viitattu 30.6.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/passituslajit/index.jsp

Tulli. 2011i. AREX. Tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmä. Viitattu 22.8.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/AREX_asiakasohjeet/asiakasohjeet/Arex_kuvaus.pdf

Tulli. 2012. Varastoinnin asiakasohje. Viitattu 14.4.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/varastointi/varastoinnin_asiakasohjeet/tavaroiden_siirtaminen.pdf

Tulli. 2013. Rekisteröity luottoasiakas. Viitattu 30.4.2013.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/rekisteroity_luottoasiakas/index.jsp

Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Viitattu 1.6.2013.

http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_verkkoversio040413.pdf.pdf#overlay-context=fi/ohjeet-ja-julkaisut

Ulkoasianministeriö. 2010. Suomen Kiina-toimintaohjelma. Viitattu 12.8.2013.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentId=196129&nodeId=15641&contentlan=1&culture=fi-FI>

Ulkoasianministeriö. 2013. Kiinan rooli globaalissa kaupassa kasvaa. Suomen suurlähetystö, Peking. Raportti 27.6.2013. Viitattu 12.8.2013.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=279350&contentlan=1&culture=fi-FI>

U.S. Customs and Border Protection. 2010. Bonded warehouse. Viitattu 16.7.2013.

http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/newsroom/publications/trade/bond_warehouses.ctt/bonded_20wh2.pdf

Valtiovarainministeriö. 2010. VETO-työryhmä. Verohallinnon, Tullin ja Ajoneuvohallintokeskuksen verotustoimintoja selvittävän työryhmän muistio. Viitattu 9.5.2013.

http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/075_verotus/20100129VETOty/Veto-raportti.pdf

Verohallinto. 2011. Verovarasto arvonlisäverotuksessa. Viitattu 30.6.2013.

[http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Kansainvalinen_kauppa/Verovarasto_arvonlisaverotuksessa\(14421\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Kansainvalinen_kauppa/Verovarasto_arvonlisaverotuksessa(14421))

Yk. 2013. Usein kysytyjä kysymyksiä. Viitattu 22.8.2013.

<http://www.yk.fi/node/219>

Yli-Parkas, H. 2013. DHL lopettaa Turun lentonsa. Turun Sanomat 7.6.2013, 6.

HAASTATTELUT

Jaakola, M. 2013. Ulkomaanliikenteenhoitaja. Kaukokiito Henkilöstö Oy. Haastattelu 16.4.2013.

Koivukoski, J. 2013. Asiakaspäällikkö. Kaukokiito Henkilöstö Oy. Haastattelu 12.7.2013.

Ruotsalainen, P. 2013. Ulkomaanliikenteenhoitaja. Kaukokiito Henkilöstö Oy. Haastattelu 12.7.2013.

HUMPPILA ECO AIRPORT LOGISTIC CENTRE ALUESUUNNITELMA

