

Annika Wall

BREXITIN VAIKUTUKSET KULJETUKSIIN JA KULJETUSPROSESSIIN DSV ROADILLA

Opinnäytetyö
Liiketoiminnan logistiikka

2019



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä	Tutkinto	Aika
Annika Wall	Tradenomi (AMK)	Toukokuu 2019
Opinnäytetyön nimi		
Brexitin vaikutukset kuljetuksiin ja kuljetusprosessiin DSV Roadilla		55 sivua 2 liitesivua
Toimeksiantaja		
DSV Road Oy, Hede Ravantti		
Ohjaaja		
Suvi Johansson		
Tiivistelmä		
<p>Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten Brexit vaikuttaa kuljetuksiin ja kuljetusprosessiin DSV Roadilla sekä tutkia, miten Brexit muuttaa liikenteenhoitajien työtä. Työn tavoitteena oli toteuttaa prosessikaaviot toimeksiantajayrityksen kuljetusprosesseista viennin ja tuonnin liikenteenhoitajille. Opinnäytetyön teoriaosuudessa esitellään ja käsitellään Euroopan unionia, kansainvälistä kauppaa, Brexitä ja kuljetuksia. Kansainvälisessä kaupassa käsitellään Euroopan unionin sisä- ja ulkokauppaa sekä tullauksia. Brexitin prosessi esitellään työn kirjoittamishetkeen asti sekä samalla käsitellään Brexitin vaikutuksia ja vaihtoehtoja. Teoriaosuuden viimeisessä luvussa käsitellään yleisesti kuljetuksia, maantie- ja merikuljetusmuotoja sekä kuljetusprosessia.</p> <p>Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena, jonka menetelminä käytettiin havainnointia sekä teemahaastatteluja, jotka toteutettiin yksilö- ja sähköpostihaastatteluina. Havainnointien perusteella toteutettiin prosessikaaviot toimeksiantajayrityksen käyttöön. Haastatteluiden kohteina olivat viennin ja tuonnin liikenteenhoitajat sekä huolitsija toimeksiantajayrityksestä. Näiden henkilöiden lisäksi neljäs haastattelu saatiin Suomen Tullin edustajalta. Haastatteluiden perusteella saatiin vastauksia työn tutkimuskysymyksiin.</p> <p>Brexit tuo muutoksia kauppaa käyvien yritysten sekä toimeksiantajayrityksen toimintaan. Suurimpana muutoksena on jatkossa Britanniaan lähtevien ja saapuvien lähetysten tullaus. Tullaus tulee voimaan, jos Brexit tapahtuu. Se, millä tavalla Brexit muuttaa asioita, on täyttä spekulatiota ja tämä on hyvä ottaa huomioon työn aikana. Työn tutkimuskysymyksiin saatiin vastauksia sekä tavoitteisiin päästiin. Opinnäytetöiden aiheina Brexitä ja logistiikka-alaa ei ole yhdistetty hirveän moneen otteeseen, joten työtä voi pitää osittain ainutlaatuisena sekä ajankohtaisena. Työstä muodostui lopulta toimeksiantajayritykselle ajankohtaista tietoa sisältävä tuhti paketti.</p>		
Asiasanat		
Brexit, kansainvälinen kauppa, Euroopan unioni, kuljetukset		

Author	Degree	Time
Annika Wall	Bachelor of Business Administration	May 2019
Thesis title		
Impacts of Brexit to transportations and transportation process at DSV Road		55 pages 2 pages of appendices
Commissioned by		
DSV Road Oy, Hede Ravantti		
Supervisor		
Suvi Johansson		
Abstract		
<p>The purpose of the thesis was to find out how Brexit is impacting the transportations and transportation process at DSV Road, and to research how Brexit will change a traffic coordinator's job. The objective of the thesis was to produce a process chart of the company's transportation process for export and import traffic coordinators. The theoretical part of the thesis introduces the European Union, international trade, Brexit, and transportation. International trade is divided into the European Union internal and external trade as well as customs clearance procedures. The Brexit process is introduced until the point of the writing moment of this thesis. At the same time, the impacts and options of Brexit are introduced. The final chapter of the theoretical part introduces transportation, road and sea transport modes in general and as well as a transportation process.</p>		
<p>This thesis was carried out as a qualitative study. The methods were observation and semi-structured interviews. Interviews were held individually face to face and by e-mail. Based on the observations, the process charts were created to be used by the commissioner company. The interviewees were export and import traffic coordinators and a forwarder from the commissioner company. In addition, the fourth interview was taken with a representative of the Finnish Customs. Based on the interviews, answers were received to the study research questions.</p>		
<p>Brexit will bring changes to the businesses of trading companies and to the commissioner company. The most significant change will be the customs clearance for the export and import of shipments from Britain and to Britain. Customs clearance will come into force if Brexit takes effect. How Brexit will change matters is full of speculation, which is good to consider during this thesis. The research questions were answered, and study objectives were achieved. Brexit and logistics industry have not been studied one in connection with another. So, this thesis can be considered partly unique and topical. Eventually, the work resulted in a substantial package of up-to-date information for commissioner company.</p>		
Keywords		
Brexit, international trade, European Union, transportation		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Työn tavoitteet ja tutkimusongelmat	6
1.2	Tutkimusmenetelmät	7
1.3	Teoreettinen viitekehys.....	9
2	EU JA KANSAINVÄLINEN KAUPPA.....	9
2.1	Kansainvälinen kauppa.....	11
2.2	EU:n sisäkauppa.....	12
2.3	EU:n ulkokauppa ja tullaus	13
3	BREXIT.....	21
3.1	Brexitistä arvioituja vaikutuksia.....	25
3.2	Vaihtoehdot	27
4	KULJETUKSET JA KULJETUSPROSESSI.....	30
4.1	Kuljetusmuodot.....	31
4.2	Kuljetusprosessi.....	34
5	TOIMEKSIANTAJA DSV ROAD OY	36
6	TUTKIMUSTULOKSET	37
6.1	DSV Road Oy:n kuljetusprosessi.....	37
6.2	Huolinta ja laskutus.....	38
6.3	Haastattelut	39
6.3.1	Viennin ja tuonnin liikenteenhoitajat.....	39
6.3.2	Huolitsija ja Tullin edustaja	42
6.4	Tutkimustulosten yhteenveto	43
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	45
8	POHDINTA.....	47
	LÄHTEET.....	49
	KUVALUETTELO	
	LIITTEET	

Liite 1. Haastattelukysymykset

1 JOHDANTO

Brexit tulee koskemaan Suomessa toimivia kuljetusyhtiöitä, jotka vievät tai tuovat tavaroita Isosta-Britanniasta, koska tällöin niiden kuljetusprosessinsa tulee muuttamaan osittain tavaroiden tullauksen takia. Brexit aiheena koskee kaikkia suomalaisia yrityksiä sekä yksityiskuluttajia, jotka tekevät kauppaa Isoon-Britanniaan tai ostavat tuotteita itselleen Isosta-Britanniasta. Oma kiinnostukseni aiheeseen lähti aiheen ajankohtaisuudesta, kansainvälisestä kaupasta ja huolinnasta. Seuraan aktiivisesti, mitä tapahtuu politiikassa erilaisten uutistoimistojen kautta. Työskentelin kevään ja kesän 2018 DSV Road Oy:llä ja töissä ollessani sain mahdollisuuden saada opinnäytetyölle toimeksiantajan. Tästä julkisesta opinnäytetyöstä on poistettu empiriaosuudesta DSV Roadin kuljetusprosessikaaviot sekä niiden selitykset että piilotettu DSV:n järjestelmien nimet. Tämä toimenpide on tehty sen takia, koska toimeksiantaja ei halua julkistaa sisäistä tietoa.

Opinnäytetyö keskittyy DSV Road Oy:n Länsi-Euroopan maantiekuljetuksiin aiheen liittyessä keskeisesti Isoon-Britanniaan. Maantieteellisesti katsottuna Iso-Britannia kuuluu Länsi-Eurooppaan. Kuljetukset rajataan maantie- ja merikuljetuksiin erilaisten kuljetusmuotojen osalta. Opinnäytetyön aiheita käsitellään yritysten näkökulmasta eikä yksityiskuluttajien, mutta on hyvä huomioida että tietyt lainalaisuudet ja asiat pysyvät samanlaisina myös yksityiskuluttajilla.

1.1 Työn tavoitteet ja tutkimusongelmat

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on toteuttaa DSV Road Oy:n kuljetusprosessista prosessikaavio nykyisten ja tulevien liikenteenohitajien käyttöön. Kyseisiä prosessikaaviota pystyvät myös muiden maiden liikenteenohitajat käyttämään, koska itse kuljetuksen prosessi on sama, vaikka tullaus tulee väliin. Nykyäänkin DSV kuljettaa tavaroita muista Euroopan maista esimerkiksi Venäjälle transitokuljetuksina sekä Sveitsistä ja Norjasta, joista pitää tehdä esimerkiksi passitus tavaralle.

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten Brexit vaikuttaa kuljetuksiin ja kuljetusprosessiin DSV Roadilla. Tutkimuskysymykset ovat: Miten Brexit vaikuttaa kuljetuksiin DSV Roadilla? Miten Brexit vaikuttaa kuljetusprosessiin

DSV Roadilla? Tämän alakysymys on: Miten liikenteenhoitajan työ tulee muuttamaan Brexitin jälkeen?

1.2 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyö toteutetaan laadullisena eli kvalitatiivisena tutkimuksena. Laadullisessa tutkimuksessa käytetään lauseita eikä lukuja niin kuin määrällisessä eli kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Laadullisen ja määrällisen tutkimuksen menetelmien käytössä on eroja kuten se, että tutkija käyttää laadullisessa tutkimuksessa sellaisia menetelmiä, joissa tutkija menee tutkimuskohteiden luokse. Määrällisessä tutkimuksessa tutkija pystyy suorittamaan esimerkiksi kyselyt etänä. (Kananen 2008, 24–25.) Opinnäytetyössä käytetään tutkimusmenetelminä teemahaastatteluja sekä havainnointia. Opinnäytetyön teoriaa on kerätty kirjoista sekä suurimmaksi osaksi internetlähteistä, koska opinnäytetyön aiheen tieto vanhentuu nopeasti, jolloin internetlähteistä on saatavilla ajantasaisinta tietoa.

Teemahaastattelu

Hirsjärven ym. (2009, 208) mukaan teemahaastattelulle on tyypillistä, että aihepiirit ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuu. Opinnäytetyössä toteutettiin neljä yksilöhaastattelua, niin kuin oltiin opinnäytetyön alussa suunniteltu. Näitä haastatteluja käytettiin tutkimustuloksissa. Opinnäytetyöprosessin aikana toteutettiin kolme haastattelua toimeksiantajayrityksessä DSV:llä. Kohteina olivat tuonnin ja viennin liikenteenhoitajat sekä Roadin kahdesta huolitsijasta toista henkilöä. Neljäs haastattelupyyntö lähetettiin sähköpostilla Tullin edustajalle, joka vastasi esitettyihin kysymyksiin. Jokaiselta haastatteluun osallistuvalla henkilöltä kysyttiin lupa julkaista nimi työssä, saako kasvotusten tehtävät haastattelut äänittää sekä haluavatko he lukea kirjoituksen, jossa heidän haastatteluitansa käytettiin. Haastattelun teemat vaihtelivat henkilöiden mukaan, koska jokaisella haastattelun kohteella on erilainen työnkuva (Liite 1). Haastattelut tukevat toista kvalitatiivista tutkimusmenetelmää, havainnointia.

Havainnointi

Hirsjärven ym. (2009, 214) mukaan havainnointilajeja on kaksi, jotka ovat toisensa ääripäitä. Havainnoinnin lajeina on systemaattinen tai osallistuva havainnointi. Systemaattinen havainnointi on tarkasti jäsenneltyä ja nimensä mukaisesti hyvin systemaattista. Osallistuva havainnointi muodostuu tilanteessa vapaasti. Opinnäytetyössä käytän havainnoinnin lajina osallistuvaa havainnointia, koska siinä havainnoitsija pystyy osallistumaan toimintaan.

Havainnoinnit toteutettiin toimeksiantajayrityksessä. Havainnointien aikana tutustuin yrityksen kuljetusprosessiin, tuonti- ja vientiliikenteeseen sekä yrityksen huolitsijan työtä. Havainnointien avulla toteutin yritykselle prosessikaavion tuonti- ja vientikuljetusprosessista. Havainnoinnit toteutettiin joulukuussa 2018 ennen haastatteluja, jotka tapahtuivat helmi-maaliskuussa 2019.

Aineiston analysointi

Kanasen (2010, 58) mukaan teemahaastattelun tallentamisen paras tapa on nauhoittaa haastattelu digitaaliseen nauhuriin, koska silloin haastattelijä voi keskittyä haastattelu tilanteeseen. Tämä tuo tosin lisää työmäärää opinnäytetyön tekemiselle, koska haastattelu joudutaan kirjoittamaan auki tekstimuotoon eli litteroimaan. Litteroinnissa on kolme tasoa, jotka ovat sanatarkka litterointi, yleiskielinen litterointi sekä propositiotason litterointi. Käsittelen haastatteluista saatavan aineiston yleiskielellisellä litteroinnilla, jossa teksti muunnetaan kirjakielelle puhekielestä. (Kananen 2010, 59.)

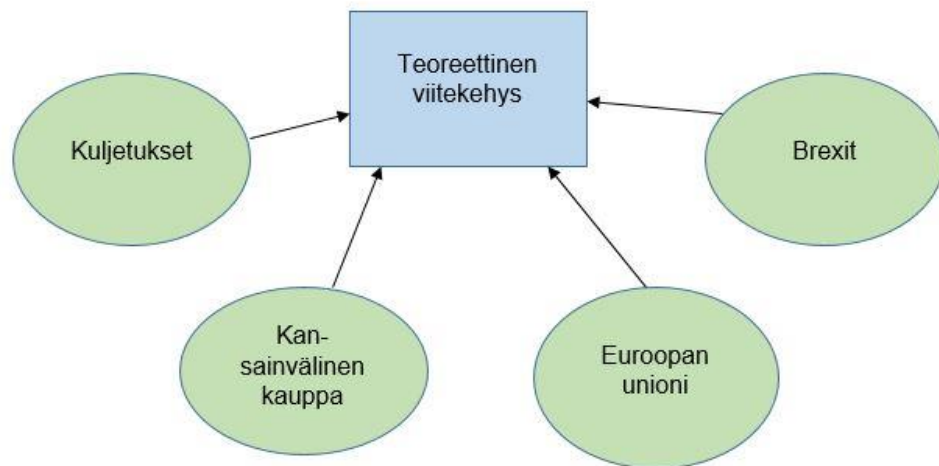
Kolme neljästä haastattelusta toteutettiin kasvotusten ja näin ollen haastattelut pystyttiin nauhoittamaan. Tämän jälkeen purin haastattelut tekstimuotoon, jotta pystyin analysoimaan haastattelut. Yksi haastattelu toteutettiin sähköpostin välityksellä, tällöin haastattelun kohde pystyi kirjoittamaan omat vastaukset kysymyksiin. Näin ollen haastattelun aineisto pystyttiin käsittelemään nopeammin, mutta silloin jouduttiin olemaan sen tiedon varassa, jota haastattelun kohde kirjoitti kysymysten vastauksiin.

Havainnointien aikana kirjoitin paperille muistiinpanot, vienti- ja tuontiprosessista, jotta pystyin toteuttamaan prosessikaaviot. Havainnointien toteuttamisen jälkeen olisi ideaalitalanteessa hyvä kirjoittaa heti puhtaaksi muistiinpanot, jotta

näkee, kuinka paljon sai tehtyä havainnointia ja tarvitseeko käydä tekemässä havainnoiteja uudestaan.

1.3 Teoreettinen viitekehys

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsitellään omissa luvuissaan Euroopan unionia, kansainvälistä kauppaa, Brexitiä ja kuljetuksia. Aiheet etenevät opinnäytetyön aikana laajimmasta aiheesta pienempään aiheeseen, ja täten aihe syvenyy entisestään. Teorian aiheet on valittu siten, että teoriaosuus tukisi mahdollisimman hyvin opinnäytetyön empiriaosuutta. Kun työssä esitellään ja käsitellään viennin ja tuonnin aihepiirejä, lukija huomaa, että aiheet käsitellään samassa järjestyksessä koko opinnäytetyön aikana. Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys koostuu kuvan 1 mukaan.



Kuva 1. Teoreettinen viitekehys

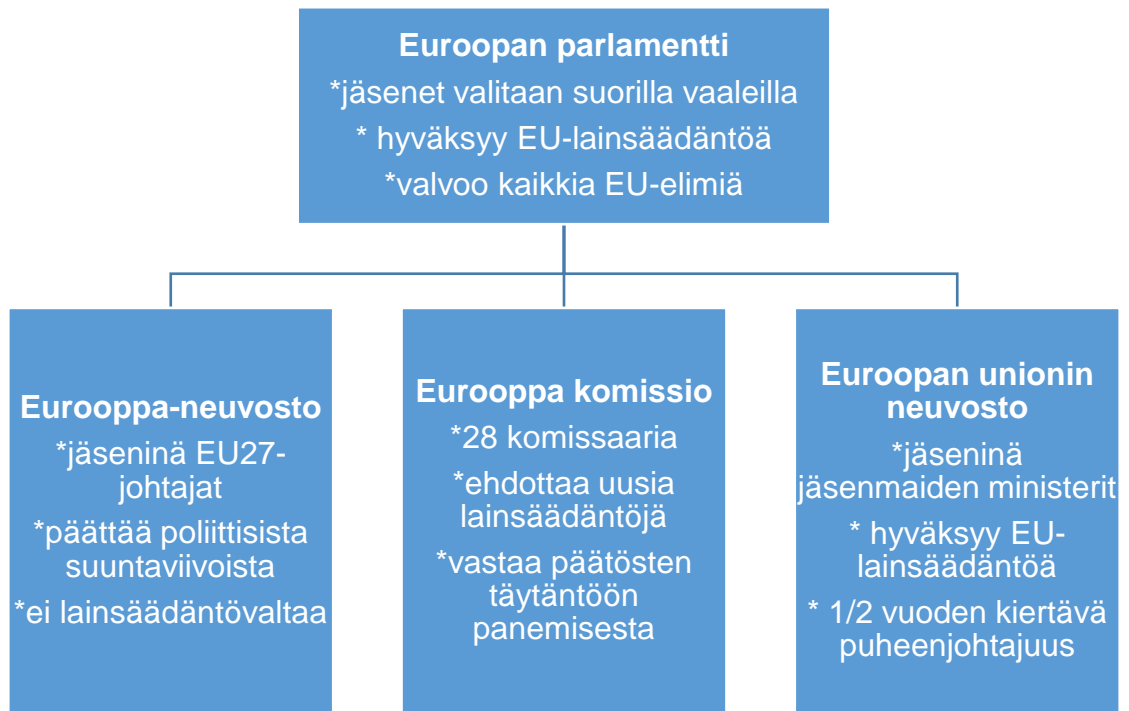
2 EU JA KANSAINVÄLINEN KAUPPA

Vuonna 1951 Pariisissa, Ranskassa kuusi Euroopan unionin jäsenvaltiota (Saksa, Ranska, Italia, Belgia, Alankomaat ja Luxemburg) päättivät perustaa Euroopan hiili- ja teräsyhteisön eli EHTY:n. Tämä antoi alkusysäyksen nykyään tuntemallemme Euroopan unionille. Nämä kuusi maata allekirjoittivat vuonna 1957 Roomassa, Italiassa Euroopan talousyhteisön eli ETY:n ja Euroopan atomienergiayhteisön eli Euratomin perustamissopimukset. Sopimukset tunnetaan myös nimellä Rooman sopimukset. Näille yhteisöille perustettiin myös yhteiset toimielimet, Euroopan yhteisön yhteinen neuvosto ja yhteinen komissio. Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksessa määrättiin muun

muassa tullien poistamisesta jäsenvaltioiden väliltä sekä yhteisten ulkoisen tullitariffien luomisesta, jotka vaikuttavat nykyäänkin Euroopan unionin politiikassa ja jäsenmaiden kansallisessa politiikassa. (Eurooppatiedotus 2018a; Sokolska 2018a).

Ennen Euroopan unionin nimen ottamista käyttöön näitä yhteisöjä kutsuttiin nimellä Euroopan Yhteisö eli EY. Euroopan unionin nimi otettiin käyttöön vuonna 1993, kun Maastrichtin sopimus astui voimaan. Maastrichtin sopimuksessa sovittiin, että Euroopan yhteisöjen yhteistyö ulotetaan ulko- ja turvallisuuspolitiikkaan sekä oikeus- ja sisäasioihin. Näitä kolmea elementtiä kutsutaan pilareiksi, joihin Euroopan unioni perustuu. Suomi liittyi yhdessä Ruotsin ja Itävallan kanssa Euroopan unioniin ainoina maina 1990-luvulla, vuonna 1995. Samassa sopimuksessa sovittiin Euroopan talous- ja rahaliitosta, joka johti euron käyttöönottoon Suomessa ja 11 muussa maassa vuonna 2002. Nykyään euroa käyttää jäsenmaista 19 maata. 29.3.2019 asti Euroopan unionissa on yhteensä 28 jäsenmaata, mutta 30.3.2019 alkaen enää 27 jäsenmaata. Iso-Britannia päätti erota Euroopan unionista sekä Euratomista 23.6.2016. (Eurooppatiedotus 2018a; Sokolska 2018c.)

Euroopan unionin tavoitteina ja arvoina on edistää rauhaa, vapautta, sovintoa, demokratiaa, tasa-arvoa, oikeusvaltioperiaatetta, ihmisarvoa- ja oikeuksia Euroopassa. Näiden johdosta Euroopan unioni sai vuonna 2012 Nobelin rauhanpalkinnon. Nykyään Euroopan unionin rooli maailmassa on toimia kauppakumppanina muille kolmansien maiden kanssa, antaa humanitaarista apua katastrofien uhreille sekä ylläpitää tärkeää diplomaattista roolia ja turvallisuutta. Euroopan unionin roolia on vaikeuttanut Ison-Britannian ero, pakolaiskriisi Lähi-Idässä, uskonnollisten ääriliikkeiden teot Euroopassa sekä Krimin miehitys Ukrainalla. (Euroopan unioni 2018e; Eurooppatiedotus 2018a.)



Kuva 2. Euroopan unionin toimielinjärjestelmä (Euroopan unioni 2018a-c; Euroopan unioni 2019)

Kuvassa 2 on esitetty Euroopan unionin toimielinjärjestelmän tärkeimmät elimet. Euroopan unionissa on toiminnassa toimielinjärjestelmät, joissa tehdään Euroopan unionia ja sen jäsenmaita koskevia päätöksiä. Toimielimiä on kaiken kaikkiaan seitsemän, mutta niistä tunnetuimmat ovat Euroopan parlamentti, Eurooppa-neuvosto ja Euroopan komissio. Näiden lisäksi toimieliminä ovat Euroopan unionin neuvosto, Euroopan unionin tuomioistuin, Euroopan keskuspankki sekä tilintarkastustuomioistuin. (Euroopan unioni 2018d.)

2.1 Kansainvälinen kauppa

Kansainvälinen kauppa on kahden maan välistä, jossa tavara tai palvelu vaihtaa omistajaa. Kansainvälistä kauppaa käydään, koska valtio ei pysty tuottamaan tuotteita tai palveluita itse omaan käyttöönsä tai valtio tuo kuitenkin tavaroita ja palveluita maahan, vaikka tuottavat itse samoja asioita. Maailman kauppajärjestö (WTO, World Trade Organization) on kansainvälinen järjestö, jonka tehtävänä on edistää maailman kaupan sääntöjä sekä varmistaa, että kauppa toimii mahdollisimman vapaasti. WTO on perustettu vuonna 1995 Uruguayn neuvottelukierroksien jälkeen. WTO:n säännöt ja ajatusmaailma pohjautuvat toisen maailman sodan jälkeen allekirjoitettuun kansainvälisen tullitariffi- ja kauppasopimuksen GATTiin. Suomi kuuluu yhdessä 163 muun maan

kanssa WTO:hon, joka kattaa 98 % maailman kaupasta. (Reuvid & Sherlock 2013, 3; WTO 2018, 1, 4, 12.)

Maailmassa toimii erilaisia kaupparyhmittymiä ja ne perustuvat neljään perusmalliin. Nämä ovat:

- ✓ vapaakauppa-alue
- ✓ tulliliitto
- ✓ yhteismarkkinat
- ✓ talousliitto.

Yksi kaupanedistämisen keino on sopimusvaltioiden välisten tullien poistaminen, jolloin valtiot voivat ostaa tavaroita alempaan hintaan. (Reuvid & Sherlock 2013, 7–8.)

Iso-Britannia on Suomelle tärkeä kauppakumppani, ja Brexit tulee vaikuttamaan tähän kauppasuhteeseen. Tullin tilaston (2018a) mukaan Iso-Britannia oli tammi-elokuussa 2018 Suomen seitsemänneksi suurin vientimaa sekä kymmeneksi suurin tuontimaa kaikista Suomen kanssa kauppaa käyvistä valtioista katsottuna. Euroopan unionin jäsenmaiden välisessä vertailussa Iso-Britannia oli viennissä neljänneksi suurin maa ja vastaavasti tuonnissa seitsemänneksi suurin. Vuoden 2018 tammi-elokuun aikana Suomi vei tavaroita 1,84 miljardin euron edestä Isoon-Britanniaan. Viennin suurin tavararyhmä oli ajankohtaan nähden paperi ja pahvi, jota vietiin yhteensä 425 miljoonalla eurolla. Tavaroita Suomi toi Isosta-Britanniasta yhteensä 1,20 miljardilla eurolla. Suurin tavararyhmä oli kemialliset aineet ja tuotteet 269 miljoonalla eurolla. (Tulli 2018a, 1–2, 4, 6.)

2.2 EU:n sisäkauppa

Kahden Euroopan unionin jäsenmaan välisestä kaupasta puhutaan sisäkauppana ja itse Euroopan unionin talousalueesta sisämarkkinoina. Tämä mahdollistaa ihmisten, tavaroiden, palveluiden ja rahan liikkumisen vapaasti jäsenmaiden välillä. Niin yritykset kuin kuluttajat ovat hyötäneet Euroopan unionin sisämarkkinoista, koska alueella on lähes 500 miljoonaa kuluttajaa. (Euroopan

unioni 2018f.) Euroopan talousalue eli Eta muodostuu jäsenmaista sekä Euroopan vapaakauppaliitosta eli Efta-maista. Nämä maat käyvät kauppaa sisämarkkinoilla, samalla tavalla kuin täysimääräiset jäsenmaat. Sveitsi ei kuulu Eta-maihin, mutta on mukana Eftassa. (Bartczak & Garcés de los Fayos 2018.) Schengen-sopimus mahdollistaa vapaan liikkuvuuden Euroopan unionin sisällä. Tämä tarkoittaa sitä, että sisärajoilla ei ole rajatarkastuksia ja työssä käyvät ihmiset voivat työskennellä toisessa Euroopan unionin maassa ja asua toisessa maassa. Tämä on mahdollistanut maantierahdin nopeamman liikkumisen unionin alueella. Itse Schengen-sopimus sulautettiin Euroopan unioniin Amsterdamin sopimuksen nojalla vuonna 1997. (Eurooppatiedotus 2018b.)

Sisäkaupassa tavaroita ei tarvitse tulliselvittää, mutta maahantuojien täytyy osoittaa yhteisöstatus tavaralle. Yhteisötavarat ovat tuotettu Euroopan unionin alueen sisällä kokonaan tai ne ovat tuotettu kolmansissa maissa. Jos tavarat ovat tuotettu kolmansissa maissa ja ne on tuotu Euroopan unionin alueelle, tavarat saavat yhteisöstatuksen tullaamalla ja asettamalla tavara vapaaseen liikkeeseen. Yleisesti ottaen suomalaiset yritykset käyvät pääosin sisäkauppaa, jolloin voidaan myös olettaa, että kaupankäynnissä oleva tavara on pääasiassa yhteisötavaraa. Yhteisöstatuksen todistaminen voidaan tehdä käyttämällä SAD-lomaketta (Single Administrative Dokument), kauppalaskua tai rahitikirjaa, joita todistetaan T2L- tai T2FL-asiakirjoilla. Sisäkaupan asiakirjoissa ei tarvitse mainita tavaran alkuperämaata, koska kyseisessä kaupan muodossa ei käytetä alkuperätodistuksia, kuten A.TR.- tai EUR.1-todistuksia. Sisäkaupassa pitää ottaa huomioon ostajan ja myyjän maiden arvonlisä- ja valmisteverotus asiat, jotka eroavat ulkokaupasta. Sisäkaupassa yritykset ovat velvollisia tekemään Tullille tilastoilmoitukset Intrastat-lomakkeilla kynnysarvon ylittävistä yhteisöhankinnoista- ja toimituksista. Kynnysarvot ovat vuonna 2019 viennissä ja tuonnissa 600 000 euroa. Jos Brexit tapahtuu, Ison-Britannian kanssa kauppaa käyvät yritykset eivät enää ilmoita Intrastat-tilastoja Ison-Britannian osalta. (Melin 2011, 248–251, 258; Tulli s.a.b.; Tulli s.a.m.)

2.3 EU:n ulkokauppa ja tullaus

Kaupankäynti EU:n ulkokaupassa eroaa EU:n sisäkaupasta siten, että maat, jotka eivät kuulu Etaan tai Eftaan lasketaan Euroopan unionin näkökulmasta

kolmansiksi maiksi. Mahdollisen Ison-Britannian EU-eron jälkeen, Iso-Britannia katsotaan olevan kolmas maa. Euroopan unioni on sopinut tai neuvottelee osan kolmansien maiden kanssa vapaakauppasopimuksista, jolloin tavaroista ei tarvitse maksaa tariffeja, veroja tai kiintiöitä. Kun Euroopan unionin jäsenvaltiot käyvät EU:n ulkokauppaa, niin silloin maiden täytyy ottaa huomioon EU:n yhteiset tullitariffit ja kauppapolitiikka. Euroopan unionin jäsenmaat muodostavat yhdessä tulliliiton muiden jäsenmaiden kanssa, joka näkyy käytännössä siinä, että jäsenmaiden tulliviranomaiset toimivat yhdenmukaisesti ja noudattaen Euroopan unionin tullilainsäädäntöä kansallisesti. (Euroopan unioni 2018g; Seddon & Wheeler 2019; Melin 2011, 252–253.)

Tullitariffit

Tullitariffit eli tullinimikkeet sisältävät tullinimikkeistön ja tiedot tullimaksujen määristä. Nämä tiedot ovat samat kaikille Euroopan unionin jäsenmaille. Kaikille tavaroille, joita yritykset tuovat maahan löytyy tullinimike Tullin järjestelmästä. Tullinimikkeiden avulla Tulli tekee kauppatilastot Suomen kaupasta. (Melin 2011, 253.) Tullinimikkeet koostuvat kuuden, kahdeksan tai kymmenen numeron numerosarjasta. Nimikkeen perusteella määräytyy yrityksen tavarasta maksettavat tullit ja muut maksut, kuten verot sekä onko tavarantuontia ja vientiä rajoitettu tai kielletty jollain tavalla. Yritysten tarvitsee tietää tavarantuontinimikkeen oikeellisuus tull ilmoituksen antoa varten, koska jos tullinimike on virheellinen, yritys voi joutua maksamaan verot jälkikäteen. (Tulli s.a.d.)

Tullinimikkeet jakautuvat kolmeen nimikkeistöön, HS-, CN- ja Taric-nimikkeistöön. HS eli harmonoidun järjestelmän nimikkeistö toimii pohjana CN- ja Taric-nimikkeistöille. HS-nimikkeistön on julkaissut maailman tullijärjestö WCO ja sitä käytetään maailmanlaajuisesti antamaan nimikkeistöille yleiset tulkintasäännöt sekä jaksot ja ryhmät, joiden perusteella tavarat jaetaan 4-numeroisiin päänimikkeisiin ja 6-numeroisiin alanimikkeisiin. HS-nimikkeistöä ei käytetä tulliselvityksiin toisin kuin CN- ja Taric-nimikkeistöä käytetään. CN eli tariffi- ja tilastonimikkeistö on yhdistetty nimikkeistö, jota käytetään jäsenmaan vienti-ilmoituksiin sekä sisäkaupan Intrastat-ilmoituksiin. CN-nimikkeistö sisältää kyseisen nimikkeistön yleissäännöt ja erityismääräykset sekä kuinka paljon kyseisen tavarantuontin määrä on tuotaessa Euroopan unionin ulkopuolelta. Nimikkeistössä on 8-numeroa, joiden kaksi viimeistä numeroa on tarkentavia

HS-nimikkeistöön. Taric-nimikkeistö on komission ylläpitämä nimikkeistö, jota päivitetään tasaisin väliajoin. Sitä käytetään jäsenmaiden tuontiin kolmansista maista ja se toimii kansallisen käyttötariffin pohjana. Taric sisältää esimerkiksi CN-nimikkeistön määräykset ja tullit, erilaiset etuus- ja polkumyyntitullit. Taric:ssa on 10-numeroa, joiden kaksi viimeistä numeroa on tarkentavia CN-nimikkeistöön. (Tulli s.a.h.)

HS: 1234 56

CN: 1234 56 78

Taric: 1234 56 78 90

Kuva 3. Tullinimikkeistön muodostuminen kuvattu numeroin ja värein

Kuvassa 3 on kuvattu tullinimikkeistön muodostuminen numeroin ja värein, jossa sininen väri kuvaa HS-nimikkeistöä, violetti väri CN-nimikkeistöä ja punainen väri Taric-nimikkeistöä.

Kolmansiin maihin lähtevät tavarat

Yritykset, jotka vievät tavaroita Euroopan unionin jäsenmaiden ulkopuolelle eli kolmansiin maihin sekä Euroopan unionin veroalueen ulkopuolelle, joutuvat asettamaan tavarat vientimenettelyyn tulli-ilmoituksella. Suomeen kuuluva Ahvenanmaan itsehallintoalue ja suomalaisille tutut Kanariansaaret kuuluvat unionin veroalueen ulkopuolelle ja täten kyseisiltä alueilta lähteville tavaroille on annettava tulli-ilmoitus. Jos tavaroita viedään Ahvenanmaalta Suomeen, tällöin ei tarvitse tehdä tulli-ilmoitusta tavaralle. (Tulli s.a.g.)

Tavaran lähtiessä kolmansiin maihin, tavarán tarkoitus ilmoitetaan vienti-ilmoituksessa tullimenettelykoodilla. Jos tavaraa viedään väliaikaisesti kolmansiin maihin kuten messuille Yhdysvaltoihin, silloin oikean koodin ilmoittaminen on tärkeää viennissä. Kun tavara tuodaan takaisin Suomeen, niin siihen voidaan soveltaa oikealla koodilla edullisempia tulleja ja verojen laskemisia. Tavarán tarkoitus voi olla:

- ✓ lopullinen vienti

- ✓ väliaikainen vienti
- ✓ vienti korjattavaksi tai muuta käsittelyä varten
- ✓ ulkoinen jalostus
- ✓ jälleenvienti.

Lopullisessa viennissä tavarat viedään nimen mukaisesti Euroopan unionin ulkopuolelle, jos tavaroita ei tuoda takaisin Euroopan unioniin. Väliaikaisessa viennissä tavarat viedään väliaikaisesti Euroopan unionin ulkopuolelle kuten messuille, näyttelyihin tai testaukseen. Messujen tai näyttelyiden jälkeen tavarat pitää palauttaa lähtömaahan muuttumattomina annetussa määräajassa. Tavaroiden palautuessa lähtömaahan, niistä ei kanneta maksuja, jos tavaroista on tehty tullii-ilmoitus. Joissain tilanteissa väliaikainen vienti voi muuttua lopulliseksi vienniksi eli tavarat jäävät määrämaahan eivätkä palaudu takaisin alkuperäiselle omistajalle. Tapahtuma todistetaan Tullille lähettämällä oikaisu-pyyntö, jossa on mukana kauppalasku tilanteesta tai muu asiakirja, jolla todistetaan, että tavara on maksuton. (Tulli s.a.e.)

Tullin tiedotteen (2016) mukaan viejällä tarkoitetaan henkilöä, joka on sijoittautunut Euroopan unionin tullialueelle ja on sopimus vastaanottajan kanssa. Viejänä voi toimia myös yksityishenkilö. Jos viejä on sijoittautunut kolmanteen maahan, hänen on käytettävä Euroopan unionissa toimivaa välillistä edustajaa. (Tulli 2016.) Yritykset antavat vienti-ilmoitukset sähköisesti käyttämällä Tullin palveluja. Yritykset voivat tehdä itse vienti-ilmoituksen Tullille tai he voivat käyttää kuljetus- ja huolintaliikettä valtuuttamana edustajana. Tulli suosittelee tekemään vienti-ilmoituksen hyvissä ajoin, mielellään heti, kun ilmoituksen tekijällä on käytössä lähetysten tiedot. Vienti-ilmoitus pitää tehdä viimeistään, kun tavara on poistumassa maasta. Tullilla pitää olla mahdollisuus tarkastaa tavarat ennen lastausta kuljetusyksikköön. Osana vienti-ilmoitusta annetaan poistuvasta tavarasta turvatiedot Tullille AREX-järjestelmän tai sanomailmoituksen kautta. (Melin 2011, 279; Tulli s.a.p.) EORI-numeroa (Economic Operators Registration and Identification System) tarvitaan yrityksen asioidessa minkä tahansa jäsenmaan viranomaisen kanssa. Suomessa Tulli myöntää yrityksille EORI-tunnuksen, jotka ovat rekisteröity Suomeen. (Tulli s.a.a.)

Tullin silmissä suorassa viennissä tavarat lähtö- ja poistumiskoimipaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa. Esimerkiksi tavara laitetaan vientimenettelyyn

Suomessa ja se poistuu Venäjälle Vaalimaan rajanylityspaikan kautta. Epäsuorassa viennissä tavara laitetaan vientimenettelyyn Suomessa, vaikka tavara poistuu kolmanteen maahan toisen jäsenvaltion kautta. Esimerkiksi vientimenettely aloitetaan Suomessa, mutta tavara poistuu Euroopan unionin alueelta Rotterdamin sataman kautta Yhdysvaltoihin. (Melin 2011, 276.)

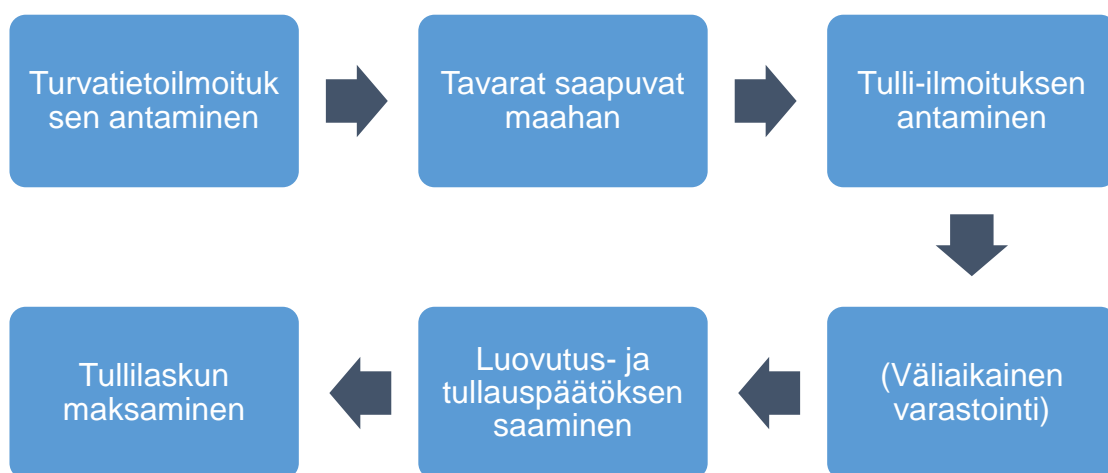
Asiakkaan prosessi	Sanoma	Tullin prosessi
Vientitietojen antaminen Tullille		
	EX-1	
		Hyväksymistarkistus
	Hyväksymissanoma	
		Vientimenettelyyn luovutus
	Luovutussanoma, Luovutus päätös, EAD	
EAD:n tulostus		
Tavara poistuu maasta		
		Poistumiskäsittely
	Poistumissanoma, Poistumisvahvistus	

Kuva 4. Yleisesti sähköinen vientitullausprosessikaavio maantieliikenteessä (Melin 2011, 278)

Kuvassa 4 on esitetty yleisesti vientitullauksen prosessikaavio maantieliikenteessä. Ensimmäisenä asiakas antaa Tullille sähköisesti vienti-ilmoituksen EX-1:n, josta lähtee Tullille sanoma. Tullin hyväksyessä ilmoituksen se lähettää vastaussanomaa, jossa kerrotaan, hyväksytäänkö vai hylätäänkö ilmoitus. EX-1:stä seuraa luovutussanoma, jossa on mukana liitteinä luovutus päätös tavarasta sekä viennin saateasiakirja EAD (Export Accompanying Document). Asiakas tulostaa EAD:n tavarallaan mukaan, koska se pitää esittää poistumispaikalla Tullille tavarallaan poistuessa maasta. Tulli käsittelee asiakirjan omassa järjestelmässään, jonka jälkeen asiakas saa poistumissanoman mukana poistumisvahvistuksen. (Melin 2011, 280.)

Kolmansista maista saapuvat tavarat

Yritykset, jotka maahantuovat tavaroita kolmansista maista, joutuvat tuontitullaamaan tavarat ennen kuin he voivat alkaa käyttämään niitä. Tavarat saapuvat Unionin tullialueelle, mutta Euroopan unionin veroalueen ulkopuolelta, yritysten pitää maksaa arvonlisävero samalla tavalla kuin tuodessa kolmansista maista jäsenmaihin. Yhtenä Tullin tehtävänä on valvoa ja kantaa tavarista tullimaksuja ja veroja, joita toteutetaan tuonnissa. (Tulli s.a.k.; Tulli s.a.o.) Alapuolella kuvassa 5 on esitetty maahantuonnin ja tulli-ilmoittamisen vaiheet. Ennen kuin tavarat saapuvat kuljetusyksikön kyydissä Euroopan unionin jäsenmaahan, tavarat pitää esittää Tullille saapumisen yleisilmoituksella tai yleisilmoituksella. Ilmoituksella annetaan tavarat turvatiedot Tullin AREX-järjestelmään, jotta Tulli voi varmistaa, että kyseisten tavaroiden tuonti on sallittua. Tavaroiden saavuttua maahan yritys esittää tavarat Tullille antamalla tulli-ilmoituksen Tullin sähköisiin järjestelmiin. Tulli-ilmoituksella yritys luovuttaa tavarat tullimenettelyyn ja antaa mahdollisuuden tavaroiden tarkastamiseen sekä mahdollisten näytteiden ottamiseen. Joissain tilanteissa on mahdollista, että tavara varastoidaan väliaikaisesti varastoon odottamaan tulliselvittämistä ja tullausmenettelyyn asettamista. Tulli-ilmoituksen jälkeen yritykset saavat Tullilta luovutus- ja tullauspäätöksen, jotka osoittavat kyseisen tullimenettelyn, mihin ne ovat osoitettu. Luovutus- ja tullauspäätöksestä löytyvät maksettavat verot ja tullimaksut, jotka yrityksen pitää maksaa eräpäivään mennessä. (Melin 2011, 254–255; Tulli s.a.k.; Tulli 2017b, 6–7, 12, 14.)



Kuva 5. Maahantuonnin ja tulli-ilmoittamisen vaiheet (Tulli s.a.k.)

Yritys tarvitsee tulli-ilmoituksen antamiseen kauppalaskun, jolla selvitetään lähetysten tullausarvo. Jos kyseessä on maksuton lähetys eli sisältää esimerkiksi näytteitä, silloin proformalasku kelpaa ilmoituksen tekemiseen. Tämän lisäksi yrityksen pitää tietää, mikä tullinimike vastaa tavaraa sekä sen mahdolliset lisäkoodit. Näiden lisäksi ilmoituksen antamiseen tarvitaan muut mahdolliset luvat ja todistukset, kuten rajoitusten vaatimat luvat ja alkuperätodistukset. Yritys tarvitsee tuonti-ilmoituksen tekemiseen edeltävän menettelyn asiakirjan numeron, joka löytyy tuonnin osalta saapumisilmoituksesta. Numero on yleensä MRN-numero. (Tulli s.a.f.) Tulli-ilmoituksen voi tehdä etukäteen Tullin järjestelmään, mutta se käsitellään vasta kun tavarat ovat saapuneet maahan. Yritykset ja yksityishenkilöt, jotka tekevät ilmoituksen internetissä voivat tehdä ainoastaan täydellisen ilmoituksen eli heillä pitää olla tiedossa kaikki tarvittavat tiedot ilmoituksen tekohetkellä. Joskus yrityksellä voi olla tilanteita, joissa ilmoituksen tekohetkellä yrityksellä ei ole kaikkia tietoja tai papereita saatavilla tavarasta. Tällöin yritys voi käyttää sellaista edustajaa, jolla sanomailmoittamiseen tarvittava lupa. Hän voi käyttää yksinkertaistettua ilmoitusmenettelyä, mutta se on luvanvaraista ja ilmoitus pitää täydentää määräaikaan mennessä. (Tulli s.a.n.) Tulli-ilmoituksen antamisella tavaralle osoitetaan tulliselvitysmuoto, joka voi olla yksi viidestä eri muodosta:

- ✓ asettaminen tullimenettelyyn
- ✓ siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon
- ✓ jälleenvienti yhteisön tullialueelta
- ✓ hävittäminen tullivalvonnassa
- ✓ luovuttaminen valtiolle.

Yleisin tulliselvitysmuoto on tavarantoimituksen asettaminen tullimenettelyyn. Yritykset voivat varastoida tavaroitaan verottomasti siihen suunnitelluilla alueilla. Alueita voi olla vapaasatama, vapaavarasto tai tullivarasto. Verottomasti varastointi on kannattavaa ja järkevää silloin, kun tietää, että tavara aiotaan uudestaan viedä kolmansiin maihin maahantuonnin jälkeen. Tavarat voidaan asettaa tullimenettelyyn vapaa- tai tullivarastosta. Yleisin tuonnin tullimenettely on tavarantoimituksen luovutus vapaaseen liikkeeseen. Muut menettelyt ovat erityismenettelyjä/luvanvaraisia eli niille pitää hakea erikseen lupa Tullilta. Ne ovat:

- ✓ väliaikainen maahantuonti

- ✓ tietty käyttötarkoitus
- ✓ sisäinen ja ulkoinen jalostus
- ✓ väliaikainen varastointi
- ✓ tullivarastointi.

Näiden lisäksi passitus katsotaan olevan tullimenettely. (Melin 2011, 256, 260; Tulli 2017b, 13.) Asettamalla tavara tullimenettelyyn ja luovuttamalla vapaa-seen liikkeeseen tavara saa yhteisöstatuksen. Luovuttamassa tavara vapaa-seen liikkeeseen tarkoittaa sitä, että tavara tullataan, jotta tavaraa voitaisiin kohdella samanlaisena kuin sisäkaupassa liikkuvia tavaroita. Tavaroita koskee silloin Euroopan unionin kauppapolitiikka ja sen mukaiset toimenpiteet kuten tuontikiellot. Tavarantoimijien kannattaa tarkistaa tavaroita koskevat rajoitukset ja kiellot ennen kuin he asettavat tavarantoimitteluun. (Tulli s.a.c.)

Passitus

Passitusmenettelyn tarkoituksena on helpottaa kuljetuksia sekä kaupankäyntiä, koska passituksen aikana tavara liikkuu koko matkan ajan tullivalvon-
nassa. Passituksen aikana tavarat voidaan siirtää Euroopan unionin tullialu-
een ja yhteisten passitus maiden alueella ilman, että tarvitsisi maksaa tulleja
tai muita veroja. Passitusta varten Tulli vaatii vakuuden, joka kattaa mahdolli-
set tullimaksut sekä verot. Passitus tehdään sähköisesti Tullin järjestelmään ja
sitä voi käyttää kuka tahansa, joka toimii menettelyn haltijana. Passituksen ai-
kana kuljetusyksikkö sinetöidään ellei lähtötullitoimipaikka vapauta sinetöin-
nistä. Jos T-passituksen alainen tavara ollaan purkamassa väliaikaisesti Tullin
hyväksymään varastoon, tällöin tavaralle pitää pyytää Tullin sähköisestä pal-
velukeskuksesta purkulupa. Tavaroita ei voi purkaa ennen kuin Tullilta on saa-
nut luvan. Kun purkaustulos on toimitettu Tullille hyväksytysti tai tavara on
asetettu välittömästi seuraavaan tullimenettelyyn, Tulli päättää passituksen
Tullissa tai valtuutetulla vastaanottajalla. (Melin 2011, 265; Tulli s.a.i.; Tulli
s.a.j.)

Euroopan unionin ulkoista passitusta eli T1-passitusta käytetään, kun unionin
ulkopuolelta tuodaan tavaraa unioniin tai unionin sisällä siirretään tullaama-
tonta tavaraa. Esimerkiksi, jos Iso-Britannia katsotaan olevan Euroopan unio-

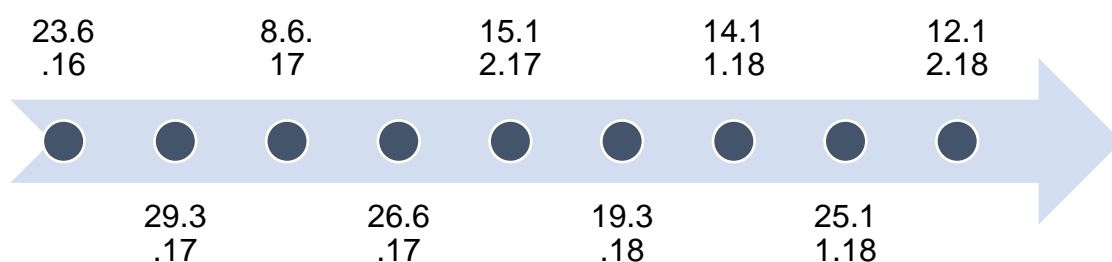
nin jälkeen kolmas maa, tällöin tavaralle tehdään unionin ulkorajalta T1-passitus Suomeen. Joissain erityistapauksissa T1-passitusta voidaan käyttää viennissä, jolloin kuljetaan yhteisötavaraa unionin tullialueen ulkopuolelle. Unionin sisäistä passitusta eli T2-passitusta käytetään, kun yhteisötavaraa kuljetetaan yhteisen passituksen maihin tai niiden läpi unionin alueelle takaisin. Yleisin kauttakulkumaa on Sveitsi sijainnin perusteella, jos pitää tehdä T2-passitus. T2F-passitus eroaa T2-passituksesta siten, että sitä käytetään yhteisötavaran kuljetukseen unionin veroalueen ulkopuolelle, mutta maat kuuluvat tullialueisiin. Esimerkiksi yhteisötavara lähtee Saksasta ja kulkee Manner-Suomen kautta Ahvenanmaalle tai toisinpäin vientinä. Näiden lisäksi voidaan käyttää TIR- ja ATA-carnet passitusmenettelyjä. Tulli ei myönnä edellä mainittuja carneteja, vaan TIR:n myöntää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä ATA:n Keskuskauppakamari. TIR-carnetia käytetään, kun kolmansien maiden tai yhteisötavaroita kuljetetaan unionin jäsenmaan kautta kolmanteen maahan. Esimerkiksi Venäjältä viedään tavaroita Suomen kautta Kanadaan. ATA-carnetia käytetään, kun ei-kaupallisia tavaroita tuodaan tai viedään väliaikaisesti, esimerkiksi näyttelyihin ja messuihin. (Melin 2011, 263–264; Tulli s.a.j.)

3 BREXIT

Ison-Britannian ero prosessista käytetään lyhennettä Brexit, joka on yhdistelmä sanoista Britain ja Exit eli Britannia poistuu Euroopan Unionista (Seddon & Wheeler 2019). Kuvissa 6a ja 6b on esitetty Brexitin tärkeimmät tapahtumat kirjoittajan mielestä aikajanoilla, jotta lukija pysyy mukana tapahtumien käännteissä. Iso-Britannia järjesti kansanäänestyksen Euroopan unionin erosta 23.6.2016. Eromieliset voittivat kansanäänestyksen 51,9 % vastaan 48,1 %, jotka äänestivät Euroopan unionissa jäämisen puolesta. Ison-Britannian sen aikainen pääministeri David Cameron ilmoitti eroavansa välittömästi pääministerin tehtävistä. Cameronin tilalle nousi Ison-Britannian nykyinen pääministeri Theresa May. Kansanäänestyksen johdosta Iso-Britannia ilmoitti Eurooppa-neuvostolle virallisesti 29.3.2017 käynnistävänsä artikla numero 50:n mukaisen kahden vuoden eroprosessin. (BBC 2018.) Artikla 50 luotiin vuonna 2009 voimaan tulleen Lissabonin sopimuksen yhteyteen, jolla luotiin eromekanismi Euroopan unionista (Morris 2019). 8.6.2017 Mayn pääministeri puolue, kon-

servatiivit, hävisi ennenaikaiset parlamenttivaalit opposition työväenpuolueelle. Vaalien takia konservatiivit menettivät paikkaenemmistön Ison-Britannian alahuoneessa. Tämä vaikeutti ja vaikeuttaa jatkossa lakiesityksien läpimenossa sekä tärkeissä Brexitiin liittyvissä äänestyksissä.

26.6.2017 Iso-Britannia ja Euroopan unioni aloittivat viralliset neuvottelut erosopimuksesta. Erosopimuksessa sovitaan, kuinka paljon Britannia tulee maksamaan Euroopan unionille eron jälkeen, Britannian ja Unionin jäsenmaiden kansalaisten oikeuksista, minkälainen raja tulee Britannian ja Unionin väliin. Tähän luetaan mukaan Pohjois-Irlannin rajakysymys ja sen turvaverkko backstop, jonka sopimisesta on ollut vaikeuksia. Sen pitäisi tyydyttää Britannian alahuoneen parlamentaarikkoja sekä turvata Pohjois-Irlannin herkkä rauha. (BBC 2018; Seddon & Wheeler 2019.) Backstop toimii eräänlaisena turvaverkkona Pohjois-Irlannin ja Irlannin rajalla, jos Iso-Britannia eroaa Euroopan unionista ilman sopimusta (Campbell 2019). 15.12.2017 Eurooppa-neuvosto hyväksyi ensimmäisen vaiheen neuvottelut ja sopi, että neuvotteluissa voidaan siirtyä niiden toiseen vaiheeseen, koska neuvottelijat olivat päässeet sopuun erosopimuksesta, Irlannin rajasta sekä jäsenmaiden kansalaisten oikeuksista. 19.3.2018 toisen vaiheen neuvottelut etenivät siten, että Britannia ja Unioni sopivat siirtymäajasta eron jälkeen, miten jäsenmaan kansalaisia kohdellaan Britanniassa ennen ja jälkeen eron sekä kalastuksen linjasta. (BBC 2018.) May on ilmoittanut useaan otteeseen, että Britannia jättää Unionin alueelle syntyneet tulliliiton ja sisämarkkinat, kun ero astuu voimaan. Näiden lisäksi ehtona on ollut vapaan maahanmuuton lopettaminen. Muita reunaehtoja on Euroopan unionin tuomioistuimen toimivallan lopettaminen Britanniassa ja omien lakien autonomia. (Euroopan komissio 2018, 4; Sipilä 2018.)

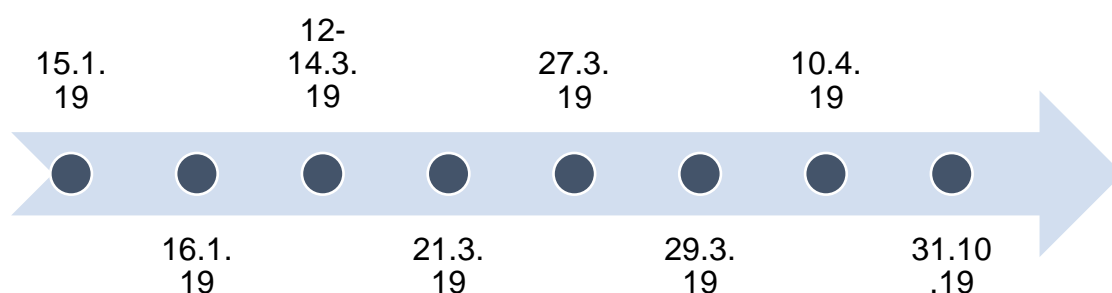


Kuva 6a. Brexit aikajana

Britannian hallitus hyväksyi 14.11.2018 erosopimuksen luonnoksen, mutta raskain seurauksin. Brexit-prosessin aikana Theresa Mayn hallituksessa on käynyt tiukkaan tahtiin ovi, koska ministerit eivät ole voineet kannattaa neuvoteltua sopimusta. 25.11.2018 EU 27 -johtajat hyväksyivät yli 500-sivuisen erosopimuksen sekä 26-sivuisen poliittisen julistuksen, jossa kerrotaan minkälaiset tulevat suhteet Britannia ja unioni haluavat eri aloilla. Erosopimus on astuessaan voimaan laillisesti sitova, mutta poliittinen julistus ei ole. 12.12.2018 May kohtasi oman puolueensa epäluottamuslauseen konservatiivipuolueen johtajuudesta, jonka hän voitti äänin 200–117. Epäluottamuslauseeseen johti Mayn päätös viivästyttää kuukaudella alahuoneen äänestystä erosopimuksesta ja poliittisesta julistuksesta. 15.1.2019 alahuone äänesti ensimmäisen kerran sopimuksesta ja he hylkäsi sopimuksen merkittävällä erolla, 432 ääntä vastaan ja 202 puolesta. Äänestyksen jälkeen oppositiopuolue esitti epäluottamuslauseen Mayn hallitusta vastaan, jonka hallitus voitti 16.1.2019 järjestyksessä äänestyksessä äänin 325–306. (Barnes 2019; BBC 2019c; Deutsch & Khetani-Shah 2019; Seddon & Wheeler 2019.)

May järjesti 12–14.3.2019 Britannian alahuoneessa kolme äänestystä, joissa äänestettiin toisen kerran sopimuksesta, erosta ilman sopimusta sekä pitääkö Mayn hakea Unionilta artikla 50 pidennystä. Äänestykset erosta ilman sopimusta ja artikla 50 pidennyksestä oli linkitetty sopimuksen äänestykseen. 12.3.2019 alahuone hylkäsi toisen kerran sopimuksen äänin 391–242. Äänestystä ennen hallitus pyysi Unionilta laillisesti sitovia muutoksia backstopista erosopimukseen. Alahuoneen hylättyä sopimuksen May järjesti 13.3.2019 äänestyksen erosta ilman sopimusta. Alahuone hylkäsi ehdotuksen äänin 321–278, joka tarkoitti sitä, että alahuone ei halua erota Unionista ilman sopimusta. Viimeisin kolmesta äänestyksestä järjestettiin 14.3.2019 parlamentin edustajat äänestivät artikla 50 pidentämisen puolesta äänin 413–202. Tämä tarkoitti sitä, että Mayn piti pyytää lisää aikaa erolle EU 27 -johtajilta seuraavassa Eurooppa-neuvoston huippukokouksessa. 21.3.2019 järjestettiin huippukokous, jossa May pyysi EU 27 -johtajilta lisää aikaa erolle Unionista. Jäsenmaiden johtajat sopivat kahdesta aikarajasta, eropäivä pidennetään 22.5.2019 saakka, jos parlamentti äänestää sopimuksen puolesta ennen alkuperäistä eropäivää tai 12.4.2019 saakka, jos parlamentti ei äänestä puolesta. 27.3.2019 parla-

mentti äänesti kahdeksassa eri neuvoa-antavassa äänestyksessä, joista mikään ei saanut enemmistö kannatusta. Saman päivän aikana kuitenkin ennen äänestyksiä May lupautui eroamaan, jos parlamentti hyväksyisi erosopimuksen. Äänestyksessä oli mukana muun muassa eron peruminen, tulliliitto Unionin kanssa tai pysyminen yhteismarkkinoilla kahden vuoden ajan. 29.3.2019 oli alkuperäinen Britannian eropäivä Euroopan unionista, mutta päivän siirryttyä eteenpäin kyseisenä päivänä parlamentti äänesti kolmannen kerran sopimuksesta. Tällä kertaa oli kyse pelkästä sopimuksesta eikä molemmista osista, erosopimuksesta ja poliittisesta julistuksesta. Hallitus hävisi kolmannen kerran äänin 344–286. (Barnes 2019; BBC 2019a-c; Deutsch & Khetani-Shah 2019; Seddon & Wheeler 2019.)



Kuva 6b. Brexit aikajana

Kolmannen äänestyksen jälkeen May joutui pyytämään uutta lisääaikaa erolle välttääkseen sopimuksettoman erotilanteen. 10.4.2019 EU 27 -johtajat sopivat puolen vuoden pidennyksestä 31.10.2019 asti. Pidennyksen yhteydessä sovittiin siitä, että jos Britannian ei järjestä eurovaaleja toukokuussa 2019, silloin ero tulee voimaan 1.6.2019. Jos alahuone hyväksyy sopimuksen aiemmin kuin 31.10.2019, tällöin Britannia voi lähteä aikaisemmin Euroopan unionista ja Euratomista. Noin kahden vuoden siirtymäaika vuoden 2020 loppuun asti tulee voimaan, jos Britannia eroaa sopimuksen kanssa. Molemmat osapuolet ovat lisänneet sopimuksettoman erotilanteen käytäntöjä sekä julkaisseet kansalaisilleen ja yrityksille ohjeistuksia, miten toimia sopimuksettomassa tilassa. (Barnes 2019; Seddon & Wheeler 2019) Britannian hallitus on ilmoittanut pysyvänsä yhteisten passitusmaiden konventiossa eron jälkeen. Passituksella helpotetaan rajamuodollisuuksia sekä tavaran liikkumista Ison-Britannian alueelta ja alueelle (HM Treasury & Stride 2018).

3.1 Brexitistä arvioituja vaikutuksia

Brexitin vaikutuksista on esitetty erilaisia arvioita viranomaisten ja organisaatioiden kautta. Vaikutukset riippuvat siitä, minkälainen ero tulee tapahtumaan. Sopimuksettomassa erotilanteessa vaikutukset ovat suurempia kuin sopimuksellisessa, koska sopimuksettomassa erotilanteessa Euroopan parlamentissa säädettyjen lakien ja asetusten voimassaolo loppuu välittömästi Isossa-Britanniassa. Britannian hallitus on esitellytkin eroon liittyvän lakialoitteen, johon on sisällytetty kaikki olemassa olevat Euroopan unionin lait Ison-Britannian lakiin, jotta voidaan välttää lailliset aukot (Seddon & Wheeler 2019). Iso-Britannia on toiminut Euroopan unionissa ja sitä edeltävissä yhteisöissä 46 vuotta, joten Britannia toimivat lait ovat säädetty Euroopan unionin lakien ja päätösten perusteella. Isossa-Britanniassa toimi kaksi Euroopan unionin erillisvirastoa, joiden toiminta siirrettiin pois Lontoosta muihin jäsenmaihiin Brexitin takia.

Brexitistä on ollut jo vaikutuksia Britannian taloudelle ennen eroa. Britannia on työskennellyt paljon itäeurooppalaisia työntekijöitä jäsenmaista, koska Britanniaan on ollut helppo muuttaa Euroopan unionin jäsenyyden takia. Nyt paikalliset yritykset ovat huolissaan siitä, saavatko ne enää tarpeeksi työntekijöitä sellaisiin työtehtäviin, joihin Britannian omat kansalaiset eivät ole olleet tottuneita tekemään. Mayn yhtenä reunaehtona on ollut vapaan maahanmuuton lopettaminen, joka vaikeuttaa ihmisten toimintaa, jotka haluavat päästä maahan työskentelemään ja asumaan. On huomioitava se, että Britannia ei ole mukana Schengen-sopimuksessa, jonka takia saavuttaessa ja lähdettäessä Britanniaan ja Britanniaasta tarkastetaan ihmisiltä passit rajalla. Isossa-Britanniassa on käytössä punna verrattuna Suomen euroon. Punnan kurssi on romahtanut Brexit-prosessin aikana ja se vaikuttaa yritysten kassavirtaan. Heikko punnan kurssi auttaa suomalaisia tuontiryhtyksiä, koska silloin heidän ei tarvitse maksaa tavarasta yhtä paljon kuin ennen. Toisinpäin ajateltuna suomalaiset vientiryhtykset kärsivät heikosta punnasta. Lontoossa sijaitsee yksi Euroopan pankkikeskittymistä ja kansanäänestyksen jälkeen Lontoossa sijaitsevat pankit ovat keskittäneet varojansa ja toimintoja muihin Unionin jäsenmaihiin taatakseen pankki- ja sijoituspalveluita muiden jäsenmaiden kansalaisille. (Seddon & Wheeler 2019; The Visual Journalism Team 2019; Virtanen 2018.)

Isoimmat vaikutukset tapahtuvat, jos Britannia eroaa Euroopan unionista ilman sopimusta. Suomalaisiin vientiyhtiöihin sopimukseton ero vaikuttaa eniten Suomessa, koska pitää ottaa huomioon, että Suomessa viedään enemmän tavaraa kuin tuodaan. Sopimuksettoman eron tullessa voimaan Iso-Britannia siirtyy välittömästi Unionin ulkopuolelle ja Ison-Britannian rajasta muodostuu Unionille uusi ulkoraja. Tällöin rajat menevät kiinni, tullit ja tariffit tulevat käyttöön välittömästi. Tämä tarkoittaa yrityksille sitä, että tavarat pitää tulliselvittää kyseisen maan viranomaiselle, niin Britannian kuin vastaanottajan maissa tai toisinpäin. Brexitistä voi syntyä Britanniassa asuville elintarvike-, lääke- ja veripula, jos tavarat jäävät jumiin rajalle tullit- ja paperimuodollisuuksien takia. Britannian ollessa vielä sisämarkkinoilla tavaroilla on vapaa liikkuvuus. Vuonna 2017 30 % Britannian ruuasta tuotiin Euroopan unionin alueelta, pois lukien Britannian oma tuotanto, joten oletettavissa on, että brittiläisten ruokakassin hinta voi nousta Brexitin tullessa voimaan. Kuluttajat, jotka hankkivat internetistä tavaroita Britanniasta eron jälkeen, joutuvat tulliselvittämään tavarat. Tullilla on rajat siitä, pitääkö maksaa arvonlisäverot ja tullit. Jos tavarahan hinta jää alle 22 euron postikulujen kanssa, silloin ei tarvitse maksaa arvonlisäveroa eikä tullia. (Karismo 2018; Karismo 2019; The Visual Journalism Team 2019; Tulli 2019.)

Sopimukseton ero vaikuttaa tullauksiin ja kuljetuksien sujuvuuteen. Yritysten toimitus- ja logistiikkaketjut hidastuvat tulliselvityksien takia ainakin yhdellä päivällä ellei enemmänkin. Suomen maantie- ja merituontikuljetuksissa on se hyvää, että tavara on matkalla noin viikon ajan Britanniasta Suomeen. Tänä aikana yritykset ovat voineet tehdä tulliselvitykset valmiiksi odottamaan tavaransa saapumista maahan, jolloin tavara tullataan Tullin toimesta. Tavarat saapuvat Britanniaan suurimmaksi osaksi rannikoilla sijaitsevien satamien sekä Britannian ja Ranskan välisen kanaalin kautta. Kyseiset paikat voivat ruuhkautua pahasti eron myötä, mutta Komissio on ilmoittanut, että liikenteeseen liittyviä perussopimuksia jatkettaisiin määräajalla. Sillä yritetään taata, että liikenne ei pysähtyisi tunnelissa tai lentokentillä. Perussopimuksella taataan myös rekaliikenteen jatkuvuus. Britannian satamista poistuvilla ja saapuvilla moottoreilla voi olla entistä pahempia ruuhkia kuin mitä siellä nyt on. Sopimuksettomassa erotilanteessa Unioniin palaavista kuorma-autoista ja rekoista pitää olla tehtynä valmiiksi tullausilmoitukset, jotta kuljetusyksikkö voi poistua Unioniin takaisin. Tavarat, jotka ovat tarkemman tarkastelun alla Unionin tai Britannian

toimesta, voi joutua Tullin tarkastettavaksi rajanylityspaikoilla. Tämän oletetaan viivästyttävän valvonnan ohella kuljetuksia lisää. (Karismo 2018; Karismo 2019; The Visual Journalism Team 2019; Virtanen 2019.)

Tulli (2017a) arvioi, että yritykset joutuvat tekemään noin 270 000 uutta tuonti- ja vienti-ilmoitusta Brexitin jälkeen kaupankäynnin yhteydessä. Näistä voi koi-
tua maksimissaan 115 miljoonan euron lisäkustannukset. Lisähinta näkyy kuluttajille ja yrityksille tuotteiden ja palveluiden hinnoissa. Kuljetus- ja huolinta-
liikkeiden huolintapalveluiden kysyntä voi kasvaa, koska Brexitin jälkeen kaik-
kien yritysten pitää tehdä tulliselvitykset- ja ilmoitukset tavarasta. Tähän men-
nessä yritysten ei ole tarvinnut tehdä tulliselvityksiä, joten ne joutuvat opettele-
maan uutta. Monet yritykset voivat täten teettää selvityksien ja ilmoituksien te-
kemisen siihen asiaan erikoistuneilla yrityksillä. (Karismo 2018; Tulli 2017a)
Tulli on varautunut palkkaamaan uutta henkilöstä tekemään tullauksia. Suo-
men tulli pääsee helpommalla henkilöstön palkkaamisessa kuin Britannian lä-
hellä sijaitsevien jäsenmaiden tulliviranomaiset. Viranomaiset ovat palkanneet
yli 2 000 uutta työntekijää hoitamaan rajamuodollisuuksia. (Karismo 2019, Vir-
tanen 2019.)

3.2 Vaihtoehdot

Brexit prosessin alusta alkaen on esitelty erilaisia vaihtoehtoja julki siitä, mikä olisi paras vaihtoehto Britannialle Brexitin tullessa voimaan sekä minkälaisen suhteen Britannia haluaa Euroopan unionin kanssa eron tapahduttua. Parla-
mentin äänestyksissä kolme kertaa hylätyn sopimuksen sekä kaksi kertaa
haetun lisäajan jälkeen Britannian hallitus on päättänyt alkaa keskustelemaan
ja neuvottelemaan oppositiopuolueen kanssa siitä, millä tavalla päästäisiin yh-
teisymmärrykseen, jos edes päästäisiin. (Barnes 2019). Seuraavaksi esitel-
lään 7 eri vaihtoehtoa Brexitistä.

Sopimukseton ero

Sopimuksetonta eroa (no deal) kutsutaan myös kovaksi Brexitiksi (hard Bre-
xit). Sopimuksettomassa erossa Britannia eroaa Euroopan unionista ilman siir-
tymäaikaa. Tämä vaihtoehto on kaikista vaihtoehdoista pahin, koska Unionin
lait eivät olisi enää käytössä. Sopimuksettoman erotilanteen vaikutuksia on

esitely edeltävässä alaluvussa. Iso-Britannia voisi jatkaa kaupankäyntiä Euroopan unioni kanssa, mutta WTO:n säännöillä, koska niiden välillä ei ole tehty vapaakauppasopimusta. Tällöin WTO:n tariffit tulisivat voimaan välittömästi. Britannian käydessä kauppaa WTO:n sääntöjen alla, Britannia ei voisi sopia kahden maan kesken tariffien laskemisesta. Tällöin niiden pitäisi sopia vapaakauppasopimus tai laskea tariffeja kaikkien maiden kanssa, joiden kanssa käy kauppaa. Brexitin jälkeen Britannia ja Unioni voisivat alkaa neuvottelemaan vapaakauppasopimuksesta. Sopimukseton erotilanne voi tapahtua, jos parlamentin edustajat eivät pysty sopimaan mistään muusta tilanteesta ja eikä pääministeri hakisi enää artikla 50:n pidennystä. (Barnes 2019; BBC 2019c; Briefing A no-deal Brexit 2018, 2; Seddon & Wheeler 2019.)

Sopimuksellinen ero

Sopimuksellista eroa kutsutaan myös pehmeäksi eroksi (soft Brexit), koska niimensä mukaisesti erotilanne olisi mahdollisimman pehmeä. Molempien osapuolien tavoite on saada sopimus voimassa olevaksi sekä erota järjestäytyneesti. Pehmeässä Brexitissä olisi voimassa siirtymäaika ennen kuin Britannia poistuisi lopullisesti Unionista. Siirtymäajan aikana Britannia noudattaisi Unionin lainsäädäntöä, kansainvälisiä sopimuksia, pääsisi sisämarkkinoille ja olisi mukana Euroopan unionin tullialueessa. Jäsenmaiden kansalaiset pystyisivät liikkumaan vapaasti siirtymäajan aikana, kuten ennenkin, mutta ottaen kuitenkin huomioon Schengen-sopimuksessa olevat valtiot. Britannia voisi hyödyntää ja noudattaa Unionin kauppasopimuksia käydessään kauppaa muiden kolmansien maiden kanssa. Poliittinen julistus on liitetty sopimukseen mukaan, jonka aiheista aletaan neuvotella siirtymäajan aikana. Ennen eroa Britannia osallistuu Euroopan parlamentin ja -komission päätöksentekoon, mutta siirtymäajan aikana Britannialta loppuisi oikeus niihin. (Seddon & Wheeler 2019; Ulkoministeriö s.a.)

Erosopimuksen uudelleen avaaminen ja neuvotteleminen

Yhtenä vaihtoehtona on erosopimuksen uudelleen avaaminen ja neuvotteleminen (major renegotiation), mutta Euroopan unionin edustajat ovat ilmoittaneet selkeästi moneen otteeseen, että erosopimusta ei avata uudelleen. Poliit-

tiseen julistukseen voi tehdä pieniä muutoksia tai lisäyksiä. Britannian parlamentin äänestäessä neuvoa-antavia äänestyksiä maaliskuussa 2019, yksi vaihtoehto oli muuttaa erosopimusta oppositio puolueen linjojen mukaisesti, mutta se hylättiin. (Barnes 2019, BBC 2019b.)

Uusi kansanäänestys

Monet parlamentin edustajat sekä Britannian kansalaiset haluavat uuden kansanäänestyksen (referendum), koska heidän näkemyksensä on muuttunut alkuperäisestä vuoden 2016 kansanäänestyksestä. Mutta hallitus on ilmoittanut, että uutta kansanäänestystä ei tule. Osa puolueista haluaa viedä sen sopimuksen, mihin parlamentti päätyy, kansalle äänestettäväksi. Vaihtoehtoina silloin olisi sopimus tai pysyminen Unionissa. Jos kansanäänestykseen päädyttäisiin, niin äänestyksen pitämiseen voisi mennä 22 viikkoa, jotta saataisiin kaikki tarvittavat asiat tehtyä parlamentissa. (Barnes 2019.)

Parlamenttivaalit

Pääministeri May voi pyytää parlamentin edustajia äänestämään ennenaikaisen parlamenttivaalien (general election) puolesta, jos Mayn mielestä mitään muuta vaihtoehtoa ei ole. Parlamentin sääntöjen mukaan kaksi kolmasosaa parlamentin edustajista pitäisi tukea aloitetta, jotta vaalit voitaisiin järjestää. (Barnes 2019.)

Epäluottamuslause

Voitettuaan oman puolueen epäluottamuslauseeseen (no-confidence vote) joulukuussa 2018, häntä vastaan ei voida esittää uutta epäluottamuslausetta vuoteen. Vaikka oppositio esitti koko parlamentin alahuoneen puolesta epäluottamuslauseen tammikuussa 2019 ja May voitti sen, silti hänen hallitustansa vastaan voidaan esittää, milloin tahansa uusi epäluottamuslause. Jos hallitus häviää sen, silloin alkaa 14 päivän lähtölaskenta. Sinä aikana nykyisen tai vaihtoehtoisen hallituksen pitää voittaa uusi epäluottamuslause. Jos mikään hallitus versio ei voita äänestystä, silloin ennenaikaiset parlamenttivaalit voidaan järjestää. (Barnes 2019; Seddon & Wheeler 2019.)

Brexitin peruminen

Iso-Britannia voi vielä perua Brexitin (no Brexit), jolloin Britannia jäisi Euroopan unioniin. Euroopan unionin tuomioistuin on omassa päätöksessään ilmoittanut, että Britannia voisi kumota Artikla 50:n ilman muiden jäsenmaiden lupaa peruukseen Brexitin. Jos hallitus päättäisi näin tehdä, joka on epätodennäköinen asia tällä hetkellä, parlamentin pitäisi äänestää siitä. Maaliskuussa 2019 kansalaisaloite Artikla 50:n kumoamisen puolesta keräsi yli kuusi miljoona allekirjoitusta. (Seddon & Wheeler 2019.)

4 KULJETUKSET JA KULJETUSPROSESSI

Maailmassa on ollut aina erilaisia kuljetusmuotoja. Ilman kuljetuksia kansainvälinen kauppa ei toimisi, miten ajattelemme sen nyt. Kuljetukset mahdollistavat tehokkaan kaupankäynnin maiden ja mantereiden väleillä. Suomi Euroopan unionin jäsenmaana sitoutuu noudattamaan Euroopan unionin liikennepoliittikkaa, koska Euroopan unioni luo säädöksiä lakien, asetusten ja direktiivien muodossa, jotka vaikuttavat Suomen kansalliseen lainsäädäntöön. Näin ollen kansainväliset tavarakuljetukset niin maalla, merellä, raiteilla kuin ilmassa perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin, joita hallinnoivat kansainväliset organisaatiot. Euroopassa toimii maantiekuljetuksien CEMT-järjestö, joka jakaa CEMT-lupia sopimuksessa mukana oleville maille. CEMT (La Conférence Européenne des Ministres des Transports) on Euroopan liikenneministerien neuvosto, joka toimii OECD:n alaisena (Karhunen & Hokkanen 2007, 32). Meriliikenteen IMO-järjestö hallinnoi merenkulkuliikenteen sopimuksia, kuten SOLAS -ja MARPOL-sopimuksia, sekä on koonnut vaarallisten aineiden merikuljetusmääräykset IMDG-koodistoon. IMO (International Maritime Organization) on YK:n alainen kansainvälinen merenkulkujärjestö. (Karhunen & Hokkanen 2007, 14, 34; Karhunen ym. 2008, 57.)

Vuonna 1992 Euroopan komissio julkaisi ensimmäisen version Euroopan unionin liikennepoliittikkaa koskevasta valkoisesta kirjasta, johon sisällytettiin ympäristönsuojeluvaatimukset liikenteelle. Valkoisen kirjan mukaan markkinoita pitää avata kilpailulle, koska yksi Euroopan unionin peruspilareista on ihmisten ja tavaran vapaa liikkuvuus. Valkoinen kirja on päivitetty vuosina 2001

ja 2011. Näissä Valkoisen kirjan versioissa keskityttiin ympäristövastuullisempaan liikenteeseen, parantamaan jäsenmaiden infrastruktuuria sekä siihen, miten pystytään reagoimaan lisääntyviin ruuhkiin sekä saasteisiin. Komissio onkin asettanut tavoitteekseen edistää ja kehittää tehokasta, turvallista ja kestävästä liikennepolitiikkaa. Suomen eteläosan lävitse kulkeva valtatie E-18 kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-runkoverkkoon, jonka tarkoitus on ulottua Euroopan jokaiseen nurkkaan vuoteen 2030 mennessä. Valtatie E-18 kulkee Suomen Vaalimaan raja-asemalta aina eteläiseen Italiaan asti. (Euroopan komissio 2014, 5–6,17.)

Suomen ulkomaankaupassa kuljetettiin vuonna 2017 yhteensä 103 miljoonaa tonnia tavaraa. Vuonna 2017 vientikuljetuksia kuljetettiin 91,7 prosentin verran merikuljetuksien avulla Suomesta maailmalle. Tonneina tämä on 41,9 miljoonaa tonnia. Tämä selittyy sillä, että Suomea ympäröi lännestä ja etelästä Itämeri, jonka ylitse pääsee ainoastaan laivalla. Maantiekuljetuksien osuus oli 6,7 %:n, 3,0 miljoonaa tonnia, jotka kulkivat pääasiassa Venäjän ja Pohjois-Ruotsin kautta. Rautatie-, lento ja- muiden kuljetusmuotojen avulla Suomesta kuljetettiin yhteensä 0,8 miljoonaa tonnia, 1,7 % verran tavaraa. Tavaraa vietiin kuljetuksien avulla Suomesta 45,75 miljoonan tonnin verran. (Tulli 2018b.)

Suomeen tuotiin ulkomaankaupan kuljetuksilla 56,88 miljoonaa tonnia tavaraa. Vastaavasti Suomeen tuotiin meriteitse 77,5 %, 44,1 miljoonaa tonnia, vuonna 2017. Rautatiekuljetuksia tuotiin Suomeen 13,5 prosentin verran eli 7,7 miljoonaa tonnia, joka tekee kuljetusmuodosta toiseksi suurimman. Suomeen tuotiin maantiekuljetuksien avulla 3,5 miljoonaa tonnia eli 6,1 %. Muiden kuljetusmuotojen määrät jäivät 1,7 miljoonaan tonniin, 2,9 prosenttiin. (Tulli 2018b.)

4.1 Kuljetusmuodot

Tässä luvussa käsittelen opinnäytetyön ja DSV:n kuljetusprosessin kannalta tärkeimpiä kuljetusmuotoja, maantie ja- merikuljetuksia. Muita kuljetusmuotoja ovat rautatie-, lento ja- putkikuljetukset.

Maantiekuljetukset

Maantiekuljetuksilla tarkoitetaan kuljetuksia, jotka liikkuvat teillä kumipyörin varustetuissa ajoneuvoissa, kuorma-autoilla tai pakettiautoilla (Karhunen ym. 2008, 31). Kansainvälisiä maantiekuljetuksia ajetaan pääasiassa puoliperäyhdistelmillä tai Suomessa paljon liikenteessä näkyvillä täysperäyhdistelmillä. Puoliperäyhdistelmät koostuvat pääasiassa erillisestä vetoautosta sekä irtopereväunusta eli trailerista. Trailerin pituus on 13,4–13,6 metriä ja ne ovat yleensä pressu- tai umpiseinillä varustettuja. Umpiseinäisiä trailereita kutsutaan kaappitrailereiksi, jotka voidaan varustaa lämpökuljetuksiin vaadittavilla laitteilla. Pääasiassa Suomen ja Ruotsin maanteillä nähdään täysperäyhdistelmiä, joiden maksimipituus on 22 metriä. (Melin 2011, 213.)

Suomessa maantieliikenne on tarkkaan säädeltyä niin Euroopan unionin kuin Suomen omien lakien osalta. Maantiekuljetukset ovat Suomessa suurimmaksi osaksi luvanvaraista liikennettä, johon pitää hakea tavaraliikennelupaa. Luvanvarainen liikenne on korvausta vastaan tehtävää kuljetusta. Tavaraliikennelupaa ei tarvita esimerkiksi henkilön kuljettaessa tavaraa kuljetuksen ammattipetoksen yhteydessä. Suomessa Traficom, entinen Trafi, myöntää uusille yrittäjille tavaraliikenteen yhteisölupa, vaikka vanhoilla yrittäjillä voi olla voimassa oleva kotimaan tavaraliikennelupa. Lupa on voimassa 10 vuotta. Jotta lupa voidaan myöntää Traficom edellyttää hakijalta, että hän on suorittanut ammattipätevyyden, on oikeustoimikelpoinen, hyvä maineinen, sijoittautunut Suomeen, on vakavarainen sekä pystyy hoitamaan asianmukaisesti velvoitteet. (Karhunen ym. 2008, 52–53; Traficom 2019.)

Kuljetusyrityksen harjoittaessa kansainvälisiä kuljetuksia toisen Euroopan unionin tai ETA-valtion kanssa kuljetuksiin riittää yhteisölupa. Kahdenvälinen lupa tarvitaan, jos kuljetusyritys harjoittaa kahdenvälisiä tavarakuljetuksia esimerkiksi Suomen ja Venäjän valtioiden välillä. Kolmannen maan lupa eroaa kahdenvälisestä luvasta siten, että yritys pystyy harjoittamaan kolmannen maan liikennettä kahden valtion välillä, joihin kyseisestä ajoneuvoa ei ole rekisteröity. Molemmat luvat ovat kertalupia ja voimassa kalenterivuoden sekä yhden kuukauden seuraavaa vuotta. CEMT-lupaa tarvitaan jäsenvaltion kuljetusyrityksen lastatessa tai purkaessa kuormaa kolmannessa valtiossa. Lupa hyväksytään kuljetusluvaksi kaikkiin CEMT-valtioihin kahdenkeskisen ja kolmannen maan liikenteeseen. CEMT-luvallisen yrityksen pitää täyttää kuljetus-

päiväkirjaa CEMT-kuljetuksien aikana, mutta jos kuljetukset tapahtuvat Euroopan unionin jäsenmaiden välillä, päiväkirjaa ei tarvitse täyttää. Päiväkirja palautetaan Traficomille. Lupa on voimassa yhden kalenterivuoden. (Traficom 2018.)

CMR-rahtikirjan käyttäminen on pakollista kansainvälisessä maantieliikenteessä. CMR (Convention Internationale pour le transport des Marchandises par la Route) on sopimus kansainvälisistä tavarankuljetuksista teillä (ICC 2008, 229). Se pitää tehdä kolminkertaisena kappaleena, joista lähettäjä, vastaanottaja sekä rahdinkuljettaja saa omansa. Lähettäjä ja rahdinkuljettaja allekirjoittavat CMR:n. Rahtikirja toimii todisteena kuljetussopimuksen täyttymisestä sekä siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarat. Rahdinkuljettajan tulee tarkistaa, että kyydissä on oikea määrä kolleja sekä tavara on oikeaa, kun hän ottaa vastaan kuljetuksen. Kuljettajan tulee merkitä rahtikirjaan mahdolliset puutteet jo lastaustilanteessa, muuten hän on vastuussa tavarat puutteellisuudesta vastaanottajalle. (Karhunen & Hokkanen 2007, 149; Melin 2011, 211.)

Merikuljetukset

Maailmankaupasta n. 95 % kulkee meriteitse, koska ne mahdollistavat suurten volyymien kuljettamisen joustavasti ja edullisesti. Suomeen satamiin ei pääse isoja valtamerialuksia Suomen matalan ja rikkonaisen rannikon sekä Itämeren mataluuden takia. Valtamerialukset jäävät Euroopan suuriin satamiin, joihin Itämeren feeder-alukset hoitavat syöttöliikennettä Suomen satamista. Maantieliikenteen kuorma-autot sekä trailerit kulkevat pääasiallisesti matkustaja-auto-aluksilla tai ro-ro-aluksilla. Matkustaja-auto-alukset ottavat kyytiin niimensä mukaisesti niin ihmisiä kuin autoja ja raskasta kalustoa. Esimerkiksi Suomen ja Tallinnan sekä Suomen ja Travemünden välisessä liikenteessä on käytössä tämän tyyppisiä aluksia. Vaarallisia aineita lastattaessa pitää ottaa huomioon se, että kaikkia aineita ei voi lastata matkustaja-autoaluksiin, vaan nämä pitää lastata rahtialuksiin, joihin ei nouse kyytiin muita ihmisiä kuin miehistön jäseniä. (Karhunen & Hokkanen 2007, 66; Melin 2011, 199, 209.) MARPOL-sopimus (The International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships) on IMO:n hallinnoima sopimus, jossa sovitaan alusten ope-

ratiivisesta toiminnasta ja raskaiden polttoaineiden päästöjen estämisestä. Itä-meri kuuluu maailman herkkiin vesialueisiin. Vesialueilla liikkussa alusten tulee kyetä varastoimaan painovesilastinsa eivätkä ne saa päästä niitä meriin. MARPOL-sopimus rajoittaa Itämerellä liikkuvien alusten polttoaineen rikkipitoisuuden maksimissaan 1,5 prosenttiin. (Karhunen & Hokkanen 2007, 44–45.) Kuljetusyrietykset, jotka kuljettavat rahtia esimerkiksi Itämeren ylitse lisäävät rahdin hintaan MARPOL-lisämaksun, joka täten näkyy kuljetusyrietyksen asiakkailla rahtilaskussa.

Konossementti (Bill of Lading) toimii merikuljetuksissa rahtikirjana ja se on kuitti vastaanotetusta tavarasta. Konossementin voi myydä tai pantata, koska itse konossementti edustaa tavaraa. Dokumentista voi tulla konossementti, kun seuraavat ehdot täyttyvät:

- ✓ dokumentti todistaa merikuljetussopimuksen tehdyksi,
- ✓ kertoo tavarahan lastatun alukseen sekä
- ✓ se on pitänyt nimetä konossementiksi.

Nimetylle henkilölle, hänen määräämälleen henkilölle tai haltijalle voidaan luovuttaa konossementissa merkitty tavara. Ilman alkuperäistä konossementtia voidaan epäillä, että tavarahan vastaanottaja ei ole maksanut kauppahintaa tavarasta tai ei ole lunastanut sitä. Yleensä konossementteja tehdään monia samansisältöisiä ja allekirjoitettuja kappaleita, joilla kaikilla saa tavarahan vastaanotetuksi. Nykyään konossementin on korvannut merirahtikirja, liner waybill, joka on suosittu lyhyillä merimatkoilla. Liner waybill kulkee tavarahan mukana laivassa ja saa tavaransa esitettyään henkilöllisyytensä. Rahtikirjalla ei voida asettaa haltijaa niin kuin konossementille voidaan. (Melin 2011, 202–205.)

4.2 Kuljetusprosessi

Lähetysten kuljetusprosessi riippuu siitä, onko tavaraa kappaletavarahan verran vai täyden irtoperätrailerin verran. Tavarat lajitellaan kappaletavarahan (groupage, KPL), osakuormiin (less-than-truckload, LTL) tai täysiin kuormiin (full truckload, FTL) pääasiassa lavametrieh ja rahdituspainojeh mukaan. Joissain tapauksissa kuutiot voivat määritellä, minkä kokoinen lähetys on kyseessä (Inbound Logistics 2019a; Inbound Logistics 2019b; Melin 2011, 212).

Kuljetusyrietykset saavat itse määritellä, mitkä ovat kappaletavaran, osakuorman tai täyden kuorman rahditusperusteina. Kappaletavarassa monen eri lähettäjän lähetykset kootaan yhteen terminaaliin, josta ne lastataan osakuorman perään trailerieihin tai joissain tapauksissa trailerissa voi olla pelkästään kappaletavaraa (Cambridge Dictionary 2019). Osakuormat ovat yleensä isommat ja haasteellisemmat mittojen ja painojen suhteen ja ovat nimensä mukaisesti pienempiä kuormia kuin täydet kuormat. Yhdellä asiakkaalla voi olla paljon tavaraa, joka vie koko trailerin tilan ja tällöin kuljetusta kutsutaan täydeksi kuormaksi (Inbound Logistics 2019a). Yleinen rahditusperuste rahdille on $1 \text{ m}^3 = 333 \text{ kiloa}$ tai $1 \text{ lavametri} = 2\,000 \text{ kiloa}$ (Melin 2011, 212). Opinnäytetyön luvussa ”DSV Road Oy:n kuljetusprosessi” perehdytään toimeksiantaja yrityksen rahditusperusteisiin ja kuljetusprosessiin tarkemmin.

Seuraavaksi kerron yleisellä tasolla, miten viennin ja tuonnin kuljetusprosessi toimii.

Vienti

Ennen kuin yritykset tekevät kuljetustilauksensa kuljetusyrietykselle, yritys on joutunut käymään oman prosessinsa alkaen siitä, että yritys käy neuvotteluita esimerkiksi raaka-aineiden toimittajan kanssa. Neuvotteluiden aikana ja neuvotteluiden jälkeen käydään lävitse tarjouspyyntö, tarjous, tilaus, tilausvahvistus prosessi läpi ennen yritys voi valmistaa vientituotteensa siihen pisteeseen valmiiksi, että tuote voidaan lähettää kuluttajille. Ennen kuljetusta yrityksen pitää pakata ja merkata lähetys asianmukaisesti sekä tehdä valmiiksi tarvittavat dokumentit. (Reuvid & Sherlock 2013, 166.)

Asiakkaat tekevät suurimmaksi osaksi vientiin liittyvän kuljetustilauksensa kuljetusyrietykselle sähköisesti, sähköpostilta tai muiden sähköisten palveluiden kautta, esimerkiksi EDI:llä eli elektronisella tiedonsiirrolla, jossa asiakas voi tehdä tilauksen suoraan yrityksen toiminnanohjausjärjestelmään. Pienemmissä yrityksissä yritykset voivat ottaa vastaan tilauksia puhelimitse, mutta silloin ei ole paperisia todisteita. Tämän jälkeen tilaus käsitellään yrityksen omassa toiminnanohjausjärjestelmässä. Isommissa yrityksissä tilaus voidaan

siirtää toiselle osastolle, josta hoidetaan liikennettä tai pienemmissä yrityksissä tilauksen käsittelijä tekee liikenteenhoitajan tehtävät. Samassa yhteydessä asiakas saa tilausvahvistuksen, jossa ilmoitetaan asiakkaalle lähetyksen arvioitu aikataulu sekä kuljetusyrityksen viite. Tämän jälkeen tavara voidaan noutaa asiakkaalta joko terminaaliin tai suoraan traileriin odottamaan siirtoa satamaan. Jos tavara on tullattavaa, niin tavara pitää tullata Tullille ennen kuin se poistuu maasta. Ennen kuin traileri viedään satamaan, niin kuljetusyritys on tehnyt varustamolle paikkavarauksen trailerista. (ICC 2008, 286; Melin 2011, 237–238; Reuvid & Sherlock 2013, 197.)

Tuonti

Tuontikuljetuksissa asiakas tekee tilauksen valmistuvasta tavarasta joko suoraan kuljetusyritykselle Suomeen tai yrityksen edustajaverkostolle Euroopassa. Tämän jälkeen kuljetusyritys käsittelee tilauksen toiminnanohjausjärjestelmässä ja siirtää tilauksen lähtömaan edustajalle, joka suorittaa noudon lähettäjältä. Asiakas saa tilausvahvistuksen, jossa kerrotaan aikataulu saapuvalla tavaralla sekä viite. Edustaja ilmoittaa määrämaassa toimivalle kuljetusyritykselle, millä laivalla lähetys saapuu maahan, jotta kuljetusyritys pystyy suunnittelemaan trailerin noudon satamasta. Kuljetusyritys voi joutua tekemään Suomesta käsin laivapaikkavarauksen trailerista varustamolle. Jos tavara on tullattava tullille, niin tuontitullauksella ei ole niin kiire kuin vientitullauksella, koska paperit saapuvat huolitsijalle etukäteen ennen kuin lähetys saapuu maahan. Traileria ei saa purkaa terminaaliin tai asiakkaalle ennen kuin tullaus on suoritettu loppuun. Tullauksen jälkeen tavara voidaan viedä asiakkaalle. (Melin 2011, 236–237.)

5 TOIMEKSIANTAJA DSV ROAD OY

Toimeksiantajana on DSV Road OY:n Länsi-Euroopan liikenteen johtaja, Hede Ravantti. DSV Road Oy kuuluu DSV-yhtiöihin, jotka omistaa tanskalainen DSV A/S. DSV:n liikevaihto oli vuonna 2017 n.10 miljardia euroa ja yhtiöissä työskenteli yli 40 000 henkilöä. DSV on listattu Tanskassa Kööpenhaminan Pörssiin. Yritysryhmällä on omia toimipisteitä yli 80 maassa sekä edustajaverkosto ylettyä yli 120 maahan maailmanlaajuisesti. Suomessa DSV Road

Oy:n päätoimipiste sijaitsee Vantaalla yhdessä muiden Suomen yhtiöiden kanssa, jonka lisäksi DSV:llä on myös muita toimipisteitä Suomessa. DSV Road Oy hoitaa Suomessa maantiekuljetukset Eurooppaan ja takaisin sekä alihankkijoiden kautta asiakkaille Suomessa. Muut divisioonat ovat DSV Air & Sea Oy, joka hoitaa lento- ja merirahdin kuljetuksia sekä DSV Solutions Oy, joka hoitaa varastointi- ja logistiikkapalvelut. (DSV:stä lyhyesti s.a.; Meistä s.a.)

6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa esitellään tämän työn tutkimustulokset, jotka ovat koostettu havainnoinneista, haastatteluista sekä kirjoittajan omista kokemuksista työskennellessä kuljetusprosessin ympärillä. Kuljetusprosessi sekä haastattelut on eritelty omiin lukuihinsa.

6.1 DSV Road Oy:n kuljetusprosessi

DSV Roadin omat rahditusperusteet perustuvat DSV-yhtiöiden yleisiin sopimusehtoihin, DSV Roadin kansainvälisen maantieliikenteen yleisiin kuljetus-/tarjousehtoihin sekä Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleisten määräysten eli PSYM 2015 mukaan. Kuljetus-/tarjousehtojen mukaan DSV:n käsite lähetyksestä on, että lähetyksellä tarkoitetaan yhdelle rahtikirjalle merkittyä tavaraa, joka lähtee yhdestä paikasta yhdeltä lähettäjältä ja saapuu yhteen paikkaan yhdelle vastaanottajalle yhdellä kuljetusyksiköllä eli trailerilla. (DSV Road Kuljetusehdot 2017.)

DSV:n rahditusperusteet perustuvat Melinin (2011, 212) mainitsemaan yleiseen rahditusperusteeseen. DSV rahdittaa lähetykset EUR-lavapaikan (1,20 x 0,80 m), FIN-lavapaikan (1,20 x 1,0 m), teholanpaikan (0,8 x 0,6 m) tai kuutioiden bruttopainon ja lavametrien mukaan. Jos lähetys on vaikeasti lastattava muiden lähetyksien kanssa, tällöin rahdituspaino määritetään suhteessa EUR-lavaan sekä se on lavametreinä vähintään 1/3 kollin pituudesta. Pitkille kalleille (1,21 - 6 m) ja vaarallisten aineiden lähetyksille on omat rahditusperusteet, jonka mukaan rahtihinta muodostuu. DSV:n mukaan heille kappaletavara on maksimissaan 1,2 lvm (lavametriä) eli kolme EUR-lavaa, jos lavoja ei saa lastata päällekkäin, alle 7,5 m³ tai alle 2 500 kg. Osakuorma on vähintään

1,3 lvm tai paino ylittää 2 500 kg tai 7,5 m³. Täydenkuorman rahditusperuste on nimensä mukaisesti 13,6 metrin irtoperätrailerissa 13,6 lvm tai 27 000 kg tai 82 m³. (DSV Road Kuljetusehdot 2017.) Ison-Britannian liikenteessä on pääsääntöisesti eurotrailereita, joissa on verhot tai kaappitrailereita. DSV:llä on liikenteessä myös täysperäyhdistelmiä, jotka liikennöivät pääsääntöisesti Ruotsin liikenteessä ja täten kerralla pystyvät kuljettamaan suurempia mässoja.

DSV:n eri osastot toimivat kuljetusprosessin aikana yhteistyössä ja ketjun eri kohdissa. Tilaukset kulkevat pääasiallisesti Roadin asiakaspalvelun kautta viennissä liikenteenhoitajille tai tuonnissa edustajille Eurooppaan. Suomessa kuljetusprosessissa on mukana edellä mainittujen osastojen lisäksi laskutusosasto sekä tarvittaessa myynti, huolinta sekä taloushallinnon osastot. Viennin ja tuonnin liikenteenhoitajat toimivat kontakteina kotimaan noudoille ja jakeluille. Viennissä liikenteenhoitajat suunnittelevat trailereiden lastauksia ja reitityksiä, mutta tuonnissa liikenteenhoitajat suunnittelevat trailereiden purkauksia. Tuonnissa edustajat toimivat kyseisen maan viennin liikenteenhoitajina. Edustajan tehtävänä on noutaa lähetykset asiakkailta sekä toimia kyseisen maan kontaktina Suomen DSV:lle.

6.2 Huolinta ja laskutus

DSV tarjoaa Suomessa huolintapalveluja asiakkailleen. Roadin huolitsijat vastaanottavat tullattavat tilaukset DSV Roadin asiakaspalvelusta tai liikenteenohjaajilta. Huolitsijoilla on myös omia asiakkaita eli asiakkaat tilavat kuljetuksen suoraan huolitsijalta ja näin ollen he toimivat liikenteenhoitajina. DSV toimii Tullille suora sanoma-asiakkaana eli lähettää ja vastaanottaa sanomia Tullin tietojärjestelmistä (Tulli s.a.l.). DSV pystyy tekemään omassa [REDACTED]-järjestelmässään, esimerkiksi vienti- ja tuontitullauksia sekä passituksia. Tämän lisäksi huolitsijat käyttävät DSV:n toiminnanohjausjärjestelmää [REDACTED], jossa asiakaspalvelu- ja liikenneosastot käsittelevät tilauksia.

Roadilla laskutusosasto laskuttaa asiakkaille automaattisesti normaaleista lähetyksistä. Jos tavara joudutaan tuonti tullaamaan, niin laskutus osaston henkilökunta laskuttaa lähetyksen manuaalisesti. Liikenne osastot voivat päättää

itse, milloin he laittavat tilaukset laskutukseen. Yleisesti vienti- ja tuontilähetykset laskutetaan noutopäivänä. Laskutuksen kannalta toimitusehdoissa pitää olla tarkkana, koska ne vaikuttavat siihen, miten lähetys laskutetaan.

6.3 Haastattelut

Haastatteluiden perusteella oli tarkoitus löytää vastauksia tutkimuskysymyksiin, jotka esiteltiin tämän työn alussa. Haastattelut ovat jaettu omiin alalukuihin siten, että viennin ja tuonnin liikenteenhoitajat muodostavat oman yhteisen luvun kysymysten ollessa samanlaisia ja -tyyppisiä. Toisen alaluvun muodostaa huolitsijan ja Suomen Tullin edustajan haastattelut. Haastatteluissa käytetyt kysymykset löytyvät liitteestä 1.

6.3.1 Viennin ja tuonnin liikenteenhoitajat

Britannian ja Irlannin vientiliikenteenhoitajan Fredrikssonin (2019) mukaan DSV:n Britannian viennin kuljetukset eivät muutu muilla tavoin kuin tullauksen osalta. Brexitin jälkeenkin yksiköt kulkevat samoja reittejä pitkin Britanniaan kuin ennenkin. Jos tapahtuu kova Brexit, vientikuljetuksiin tulee tullausmenettely käyttöön, mutta pehmeän Brexitin aikana vientikuljetukset voidaan tehdä mahdollisesti samalla tavalla kuin DSV:n Norjan liikenne. Fredriksson huomauttaa, että kaikki tämä on spekulatiota siitä, miten toimitaan ja minkälaisia vaikutuksia Brexitistä syntyy sen tapahduttua. Kuitenkin viennin liikenteenhoitajat ovat ottaneet huomioon (haastatteluhetkellä) omassa toiminnassaan Brexitistä syntyviä vaikutuksia. He ovat varoitelleet asiakkaita etukäteen siitä, että kuljetukset saattavat viivästyä oletetusta aikataulusta. Vientiasiakkaita on informoitu ja annettu ohjeita, mitä niiden kannattaa ottaa huomioon omia kuljetuksiaan järjestäessä sekä miten ne voivat valmistautua Brexitiin. On oletettava, että Britannian satamiin syntyy jonoja raja- ja tullimuodollisuuksien takia. Roadin Britanniaan suuntautuvan vientiliikenteen kuljetusaikataulu on lähikohtaisesti tarkoitus pitää samana eli matka kestää noin viikon verran. Suomea auttaa pitkä kuljetusaika Britanniaan, mutta esimerkiksi Ranskan ja Britannian välinen liikenne ja satamat voivat tukkiutua pahasti. (Fredriksson 2019.)

Westin eli Länsi-Euroopan tuontiliikenteenhoitajan Olosen (2019) mukaan DSV valmistautuu kaikkein pahimpaan Brexitin skenaarioon sekä Brexit tulee

vaikuttamaan tuontikuljetuksiin. Britannian tuontikuljetukset muuttuvat siten, että jokainen lähetys pitää tullata, joka saapuu maahan. Liikenteenhoitajien pitää muistaa, että kuljetettavat tavarat eivät ole enää yhteisöstatuksen alaisia. Tuontiliikenteelle on hyvää Britannian ja Suomen välinen matka, koska yksikön ollessa matkalla, yksikön tuloon voidaan valmistautua pyytämällä tarvittavia asiakirjoja asiakkailta, jotta tullaus voidaan tehdä. Pitkän matkan takia kuljetusaikataulut on tarkoitus pitää samana, koska liikenteenhoitajat voivat muuttaa tarvittaessa keikkojen aikatauluja vastaamaan oikeaa sekä tehdä keikoille omat toimenpiteet niin pitkälle, että yksikön saapuessa terminaalille yksikkö voidaan purkaa saatuaan purkuluvan. Brexitin lähestyessä asiakkaita tullaan varoittelemaan siitä, että tavaran tulliselvittäminen hidastuu alussa, joka voi vaikuttaa mahdollisesti kuljetusaikatauluun. Aikatauluja voidaan kuitenkin muokata Brexitin jälkeen, kun nähdään kuinka hyvin nykyiset aikataulut pitävät. (Olonen 2019.)

Fredriksson (2019) kertoo, että vientikuljetusprosessi ja työ pysyvät samanlaisena kuin ennenkin. Keikat saapuvat jatkossakin samalla tavalla liikenteenohjaajille [REDACTED] sekä yksiköiden lastauksien suunnittelu ja reititys tapahtuu samalla tavalla. Ainoa muutos on se, että jatkossa lähtevistä lähetyksistä pitää tehdä vientiselvitys ennen kuin lähetykset ja yksikkö voi poistua maasta. Nykyään ei ole tarvinnut pyytää asiakkailta kauppalaskuja lähetyksille, mutta jatkossa täytyy pyytää. Ilman kauppalaskuja vientiselvityksiä ei voida tehdä. Tämän jälkeen liikenteenhoitajien täytyy tarkistaa, että kauppalaskulta löytyy kaikki tarvittava tieto. Yksikkö passitetaan T1-passilla huolinta osaston toimesta ennen kuin traileri poistuu maasta. Tällä hetkellä Britannian vientiliikenteessä ei ole paljon tullikeikkoja, jotka vaatisivat vientiselvityksiä ja passien tekemisiä. Tullauksien tullessa voimaan voidaan olettaa, että sähköpostin määrä lisääntyy eri osastojen sekä asiakkaiden kanssa, pääasiallisesti Roadin asiakaspalvelun sekä henkilöiden kanssa, jotka tekevät jatkossa vientiselvitykset lähetyksille sekä passitukset yksiköille. Liikenteenhoitajat joutuvat varmistamaan asiakirjojen tekijöiltä, onko vientiselvitykset tehty. Ilman vientiselvityksen dokumentteja lähetys ei voi poistua maasta. Haastatteluhetkellä ei ole tiedossa, tehdäänkö vientiselvitykset liikenteen, asiakaspalvelun vai Suomen huolinta osaston toimesta tai siirretäänkö ne Puolaan, jonne on keskitetty DSV:n tullauksia. Voidaan olettaa, että aluksi joudumme pyytämään asiakkailta tarvittavat asiakirjat tullausasiakirjoja varten sekä pyytämään asiakkaita

korjaamaan dokumentit oikeanlaisiksi tietojen puuttuessa, esimerkiksi jos kauppalaskulta puuttuu EORI-tunnus tai tariffinumeroiden ollessa vääränlaisia. Liikenteenhoitajana emme voi muuta tehdä kuin ohjeistaa asiakkaita, koska loppujen lopuksi vastuu on asiakkailla siitä, että kauppalaskulla tiedot ovat oikeita. (Fredriksson 2019.)

Olonen (2019) kertoo, että tuonnin kuljetusprosessi muuttuu siten, että Britannian lähetykset muuttuvat tullilähetyksiksi, jonka takia tarvitsee tehdä tietyt toimenpiteet. Tuontiyksikköjen käsittely muuttuu liikenteessä nykyisestä siten, että jatkossa pitää huolehtia, että yksikkö tullataan T1-passituksella ja passitus pitää toimittaa terminaalille, jotta terminaalin henkilöstö voi pyytää Tullilta purkuluvan yksikölle. Tullattavat tuontilähetykset tarvitsevat kauppalaskun sekä yksikön T1-passin, jotta tullaus voidaan toteuttaa. Westin tuontiliikenteessä on jonkin verran tullikeikkoja, joten tullaukseen liittyvät toimenpiteet ja prosessit ovat tuttuja. Olonen uskoo siihen, että lähetyksien tullaamiseen liittyvät prosessit muuttuvat rutiiniksi ja sujuvammaksi, mitä enemmän työtä tekee. Ennen kuin tullausprosessin toimenpiteet ovat muuttuneet rutiineiksi, kauppalaskun tiedot tarkistetaan aina ja verrataan keikalle merkittyihin tietoihin, etenkin painon osalta. On oletettavissa, että sähköposti ja -paperiliikenne kasvavat, koska DSV:n Ison-Britannian edustajien pitää lähettää Suomeen T1-passin sekä kauppalaskut lähetyksille. Kuitenkin pitää ottaa huomioon Britannian liikenteen koko DSV:llä, joka on suurehko. Joten alussa voi olla tilanteita, että keskusteluyhteys ei ala toimimaan edustajien kanssa niin kuin Suomessa haluttaisiin. Asiakkaiden ja liikenteen välinen kyselyjen määrä, kasvaa, koska jos liikenne ja huolitsijat eivät ole saaneet papereita ajoissa lähetykset voivat myöhästellä ja terminaalissa voi syntyä ruuhkatilanteita. (Olonen 2019.)

Fredrikssonin (2019) mielestä vienti liikenteenhoitajan työ tulee hidastumaan aluksi ennen kuin työhön tulee rutiini uudestaan. Aluksi asiat eivät mahdollisesti mene niin kuin haluaisi ja päivät voivat pidentyä. Työn prosessi muokautuu työtä tehdessä. Olonen (2019) mielestä tuonti liikenteenhoitajan työ tulee monimutkaistumaan Brexitin jälkeen, koska Brexit on uusi asia liikenteenhoitajille eikä tullauksia ole ollut niin montaa liikenteessä. Tällöin Englannista saapuvien keikkojen tekemiseen ei ole syntynyt tarvittavia rutiineja. Tuonnin liikenteenhoitajat työskentelevät paljon edustajien kanssa, joten lii-

kenteenhoitajien työ on riippuvaista edustajien yhteistyöhalukkuudesta. Toisaalta Olonen kertoo, että ennen Brexitiä edustajien kanssa yhteistyö on ollut toimivaa. (Olonen 2019.)

6.3.2 Huolitsija ja Tullin edustaja

DSV Roadin huolitsija Mäenpään (2019) mukaan huolitsijan rooli ei muutu mitenkään Brexitin yhteydessä. Huolitsija tekee jatkossakin vienti- ja tuontitulaukset. Jos asiakkaat tuovat tavaroita meriliikenteen avulla Suomeen, huolitsijalle pitää toimittaa originaalit konossementit, jotka lähettäjä on tehnyt laivayhtiön kanssa. Näiden lisäksi tarvitaan meriliikenteessä kauppalasku, pakkalista sekä mahdolliset alkuperätodistukset, jotta tullauspäätökset voidaan tehdä. Asiakkaat voivat toimittaa kopiot sähköpostitse, mutta originaali konossementti pitää toimittaa huolitsijalle eli tässä tapauksessa Roadin huolintaosastolle, jotta se voidaan toimittaa laivayhtiölle ja DSV saa valtakirjan lähetysten noutamiseen satamasta. Maantieliikenteessä pitää sopia kuka tekee saapumisilmoituksen rajalle sekä dokumentteina tarvitaan kauppalasku, pakkalista ja mahdolliset alkuperätodistukset tavarasta. Britannian pysyessä passituksen piirissä tavarat pääsevät kulkemaan T1- tai T2-passilla DSV:n terminaaliin, joka toimii tulliterminaalina. Tavarantoimittajan yhteisöstatuksesta riippuu, millä passilla tavara saapuu maahan. Tavarantoimittajan saapuessa maahan passilla, huolintaosasto ottaa tavarantoimittajan tullikirjanpitoon, jonka jälkeen tavara tullataan. Passituksia varten tarvitaan samat dokumentit kuin maantieliikenteessä. Tavara pääsee kulkemaan EX-1 vienti-ilmoituksen paperilla Suomeen asti ilman, että tavara pitäisi rajaa tullata Suomen satamissa, esimerkiksi Vuosaaren satamassa. EX-1 päätetään passitukseen, joka toimii dokumenttina, jolla se pääsee tulemaan Suomeen ja passituksessa osoitettuun tulliterminaaliin. Brexitin tapahtuessa ja kasvattaessa huolitsijoiden työmäärää, on Mäenpään (2019) mielestä ehdotonta lisätä henkilöstöä, koska ennen Brexitiä on ollut kiire. Huolitsijoilla on omat maat, joita he hoitavat ja Britannian lähetysmäärien ollessa suurehkoja, on tällöin järkevintä lisätä henkilöstön määrää. (Mäenpää 2019.)

Suomen Tullin asiakasneuvonnan esimiehen Salokanteleen (2019) mukaan Tullilla ei ole tarvetta eikä mahdollisuutta muokata kansallista tullilainsäädäntöä Brexitin myötä. Tulli on pyrkinyt informoimaan asiakkaitaan, etenkin sellai-

sia asiakkaita, jotka ovat tehneet pelkkää sisäkauppaa Britanniaan ja Britannian Suomeen. Tulli on laaja-alaisesti informoinut asiakkaitaan muun muassa luomalla yritysasiakkaille Brexit-sivuston sekä julkaisemalla asiakastiedotteita Brexitistä. Näiden lisäksi Tulli on laittanut omille internetsivuille linkkejä asioihin, jotka pitää ottaa huomioon Brexitistä. Tullille aiheutuu lisätyötä Brexitistä, niin tulliselvityksissä kuin muissa asioissa. Haastattelun tekohetkellä asiakkaiden Brexitiin liittyvien kysymysten määrät ovat olleet maltillisia. Salokanteleen mukaan asiakkaiden on oltava valmiita perehtymään tulliselvityksen kokonaisuuteen, se on prosessina monivaiheinen ja -mutkainen. Etenkin yrityksiä, jotka ovat käyneet pelkästään sisäkauppaa, täytyy ottaa huomioon kaupankäynnissä tuonti- ja vientikiellot sekä rajoitukset, terveys- ja kasvinsuojelutarastukset ja Unionin valvonta tuotteiden turvallisuudessa. Salokannel huomauttaa, että rahdinkuljettajien, kuljetusyritysten sekä muiden toimijoiden on syytä varautua huomattaviin viivästyksiin teillä ja satamissa tehtäviin rajatarastuksiin. (Salokannel 2019.)

6.4 Tutkimustulosten yhteenveto

Tässä luvussa ja kuvassa 7 esitellään tutkimustulosten yhteenvetoa, jotka ovat koostettu Brexitin aiheuttamista muutoksista perustuen eri tahojen haastatteluihin. Yhteenvetoon olen valinnut neljä asiaa tai kohtaa, jotka löytyvät jokaisesta haastattelusta tavalla tai toisella. Ne ovat kuljetukset, dokumentointi, vuorovaikutus ja työnteko. Dokumentoinnilla tarkoitetaan sitä, mitä dokumentteja tarvitaan tai pitää tehdä Brexitin yhteydessä, jotta tullaus asiakirjat voidaan tehdä. Brexit tuo muutoksia asiakkaan ja DSV:n tai Tullin väliseen vuorovaikutukseen. Jokaisen osapuolen työnteko muuttuu jollain tavalla Brexitin yhteydessä.

	Vienti	Tuonti	Huolinta	Tulli
Kuljetukset	tullaus lähetykset voivat viivästyä aikataulusta Britannian satamat saattavat ruuhkautua	tullaus lähetykset voivat viivästyä aikataulusta terminaali voi tukkeutua mahdollisesti,	tullaukset hidastavat kuljetuksia	varautua viivästyksiin teillä ja satamissa

		jos yksikköä ei ole tullattu ajoissa tavarantoimittajan yhteistyöasema muuttuu		
Dokumentointi	kauppalasku pakkalista mahdolliset alkuperätodistukset	kauppalasku pakkalista mahdolliset alkuperätodistukset asiakirja, jolla tavara saapuu maahan (EX-1) sekä saapuvan yksikön T1-passi	vienti- ja tuonti tullausten määrä kasvaa, jonka johdosta EX-1:n ja erilaisten passien tekeminen lisääntyy	tulli-ilmoitusten lisääntyminen
Vuorovaikutus	sähköpostin määrä kasvaa DSV:n sisällä sekä asiakkaiden välillä, etenkin alussa, jos asiakkaita pitää ohjeistaa ja pyytää korjaamaan kauppalaskun tietoja	sähköposti liikenne kasvaa edustajien, liikenteen ja asiakkaiden välillä	sähköposti liikenne kasvaa DSV:n muiden osastojen ja Tullin kanssa	informoitu asiakkaita Brexitiin liittyvistä asioista kyselyjen määrä kasvane
Työnteko	hidastuu → rutiinit muodostuvat uudelleen	monimutkaisuus → rutiinin puute uudessa asiassa ja	työmäärä lisääntyy → henkilöstön lisäämisen tarve	lisääntyy → henkilöstön lisääminen ja uudelleen kouluttaminen

		edustajien yhteistyön toimivuus		
--	--	---------------------------------	--	--

Kuva 7. Haastatteluiden yhteenveto

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Brexit on hyppy tuntemattomaan ja täten kaikki on spekulointia, skenaarioiden tai hypoteettisten kysymyksien ja vastauksien esittämistä. Tämä on hyvä tiedostaa luettaessa niin koko opinnäytetyötä kuin johtopäätöksiä. Opinnäytetyön luotettavuutta on pyritty parantamaan siten, että työssä on käytetty valtioiden ministeriöiden sekä yleisradioiden sivuja sekä Helsingin Sanomia, jota julkaistaan valtakunnallisella tasolla Suomessa. Näiden lisäksi sivustoina on käytetty viranomaisten ja organisaatioiden sivuja. Opinnäytetyön kirjoitusprosessin aikana ei olla tyydytty pelkästään kirjojen tietoon, koska niissä voi löytyä vanhentunutta tietoa. Sen takia teoriaosuuden luotettavuutta parannettiin etsimällä uutta ja päivitettyä tietoa viranomaisten ja organisaatioiden sivustoilta. Työn empiriaosuuden luotettavuutta parannettiin siten, että havainnointien ja haastatteluiden kohteilta pyydettiin lukemaan ja kommentoimaan työn tekstiä, jotta tieto ei ole vääristynyt haastattelujen ja havainnointien jälkeen.

Melkein minkä tahansa Brexit-skenaarion tapahduttua voidaan olettaa, että brittiläisten ja suomalaisten yritysten kaupankäynti sekä logistiikka- ja toimitusketjut tulevat muuttumaan jollain tavalla. Ainoastaan kovassa Brexitissä edellä mainitut asiat muuttuvat radikaalisti siitä, mitä ne ovat tällä hetkellä. Jonkinlaisen sopimuksellisen eron tapahduttua, yrityksillä olisi aikaa sopeuttaa toimintansa uuteen tilanteeseen. Brexit lisää töiden määrää kaikissa niissä yrityksissä, jotka ovat mukana toimitusketjussa Britannian ja Suomen välillä. Yritykset, jotka ovat tehneet ennen Brexitiä pelkästään sisäkauppaa, joutuvat opettelemaan tekemään tulliselvityksiä sekä niihin liittyviä asiakirjoja, kuten kauppalaskun. On odotettavissa, että vienti- ja tuontitulliselvityksien määrä nousee rajusti Brexitin jälkeen, koska Britannia on Suomelle tärkeä kauppakumppani. Toisaalta Intrastat-ilmoitusten määrä tulee laskemaan, kun Brexit tulee voimaan ja kaupankäynti ei ole enää sisäkauppaa. Vielä nykyään sisäkauppaa

käyvät yritykset eivät mahdollisesti halua itse tehdä tulli-ilmoituksia, joten huolintapalveluja tarjoaville logistiikka-alan yrityksille voi syntyä lisää työpaikkoja.

DSV:n Ison-Britannian vienti- ja tuontikuljetukset muuttuvat Brexitin jälkeen. Nykyään molemmissa liikenteissä on vähän tullauskeikkoja, mutta ne lisääntyvät huomattavasti Brexitin yhteydessä. DSV on varautunut pahimpaan skenaarioon, niin kuin monet muutkin yritykset Suomessa ja Euroopassa. DSV:n kuljetukset, jotka saapuvat Britanniaan ja lähtevät Britanniasta voivat viivästyä, koska Britanniaan on oletettavissa viivästyksiä ja ruuhkia tieliikenteessä, rajanylityspaikoilla ja satamissa. Nämä viivästyksiset näkyvät myös Suomessa, koska asiakkaiden toimitusketjut pitenevät ja tavarat eivät pääse kulkemaan sujuvasti loppukuluttajille. DSV toimii yhtenä toimijana toimittajan ja vastaanottajan välisessä toimitusketjussa. Brexitin takia voi olla haastavaa ennakoida, kuinka paljon tarvitaan kuljetuskapasiteettiä ennen ja jälkeen Brexitin. Eri medianlähteiden kautta on ilmaistu sitä, että yritykset haluavat toimittaa ja kotiuttaa tilauksia enemmän ennen Brexitiä, koska kukaan ei tiedä miten toiminta alkaa sujumaan Brexitin jälkeen. Täten voidaankin pohtia ja spekuloida sitä, että Brexitin jälkeen kuljetuskapasiteetin tarve voi romahtaa nykytilanteesta. On hyvä, että asiakkaita on varoitettu, informoitu sekä annettu ohjeita, mitä niiden pitää ottaa huomioon varatessaan kuljetuksia. Molempien liikenteenhoitajien mielestä Britannian liikenteessä on hyvää se, että siinä on noin viikon kuljetusaika terminaali–terminaali-välillä. Liikenteenhoitajat eivät näe tarvetta ainakaan alussa kuljetusaikataulun pidentämiselle. Kuitenkin kuljetusaikatauluja voidaan muokata tarpeen vaatiessa, kun nähdään miten kuljetukset muuttuvat ja alkavat toimimaan uudella tavalla. Brexitin oikeita vaikutuksia Roadin kuljetuksiin voidaan pohtia tarkemmin sen jälkeen, kun Britannian parlamentti on päättänyt asioista.

Britannian molempien liikennesuuntien kuljetusprosessit pysyvät Brexitin jälkeen suurin osin samanlaisena kuin ennenkin. Kuljetusprosessin aikana liikenteenhoitajien täytyy muistaa pyytää huolinta osastolta tai henkilöltä, joka hoitaa huolinnan lähetyksistä ja yksiköstä. Kuljetusprosessin aikana liikenteenhoitajien pitää olla huolellisia tarkastaessaan kauppalaskuja, koska kauppalaskujen tietojen pitää täsmätä keikan tietoihin. Molempien liikenteenhoitajien mielestä prosessin aikana sähköpostin ja papereiden määrä tulee lisääntymään prosessin eri osastojen kanssa. Tämä oletettavasti tulee syventämään

osastojen välistä yhteistyötä. Brexitin jälkeen asiakkaat eivät ole mahdollisesti tietoisia siitä, että heidän pitää toimittaa asiakirjoja tullausta varten DSV:lle. Jos asiakirjoja ei toimiteta ajoissa tai niitä joudutaan kyselemään moneen otteeseen, niin joissain tapauksissa tämä voi hidastaa prosessin kulkua. Tämän takia tavarat voivat myöhästyä aikataulun mukaisista lähdöistä, joka vaikuttaa noudossa ja jakelussa. Tuonnin liikenteenhoitajien ja Britannian edustajien välinen yhteistyö ja keskusteluyhteys tulee muuttumaan, koska suomalaisten asiakkaiden tulliselvitykset ovat riippuvaisia tullauksen osalta siihen, miten edustajat ilmoittavat ja lähettävät asiakirjoja Suomeen.

Molemmat liikenteenhoitajat kertoivat selkeästi siitä, että liikenteenhoitajien työ tulee muuttumaan. Työ muuttuu monimutkaisemmaksi ja hitaammaksi Brexitin jälkeen, koska työn muutoksesta ei ole syntynyt rutiinia. Huolitsijan työmäärä tulee lisääntymään Brexitin yhteydessä, koska tullattavien keikkojen määrä lisääntyy rajusti. Haastattelun tekohetkellä huolitsijalla oli kiire omissa työtehtävissä ja tarve henkilöstön lisäykselle oli ilmeinen. Britannian vienti- ja tuontiliikenteen ollessa suurehko, tarve uudelle henkilölle huolintaosastolle on suuri, koska kumpikaan henkilöistä ei pystyisi ottamaan itselleen maakohtaisena Britanniaa. Uusi työntekijä voisi toimia esimerkiksi Britannian liikenteen huolitsijana.

8 POHDINTA

Opinnäytetyöhön toteutettiin prosessikaaviot, joiden avulla saatiin toteutettua selkeät ja yksinkertaiset kuvaukset Roadin viennin ja tuonnin kuljetusprosessista. Täten tavoitteisiin päästiin, koska tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli toteuttaa prosessikaaviot nykyisten ja tulevien liikenteenhoitajien käyttöön sekä prosessikaavioita voitaisiin käyttää jokaisessa liikenteessä. Täten toivonkin, että niistä onkin apuja tai niitä käytetään liikenteenhoitajien perehdytyksessä työhön tai selventämään kuljetusprosessin kulkua. Haastattelukysymysten tarkoituksena oli auttaa selvittämään, miten Brexit vaikuttaa kuljetuksiin sekä kuljetusprosessiin. Vastauksien perusteella teinkin johtopäätöksiä tutkimuskysymyksiin, joiden avulla pystyttiin pohtimaan ja spekuloidaan tutkimuskysymyksiin vastauksia.

Sain idean opinnäytetyöhön vuoden 2018 elo-syyskuun vaiheessa sen jälkeen, kun minun ensimmäisen aiheeni toteutus ei onnistunut. Kirjoitin pääosin opinnäytetyöni kevään 2019 aikana, joka oli tavoitteeni saada työ valmiiksi. Sain toimeksiantajaltani vapaat kädet aloituspalaverin jälkeen tehdä opinnäytetyötä. Vaikka itselleni antama aikataulu petti moneen otteeseen lopussa, sain kuitenkin tämän pitkän prosessin valmiiksi. Opin jälleen kerran itsestäni jotain kirjoittajana ja paineiden sietäjänä sekä tunsin, että kirjoitukseni kehittyi tämän prosessin aikana. Työ nosti omaa kiinnostavuutta huolinnan alalla, koska opin työn aikana paljon aiheesta.

Brexit opinnäytetyön aiheena oli haastava, mutta kiinnostava. Ilman, että aihe olisi ollut kiinnostava itselleni, en varmaankaan olisi saanut opinnäytetyötä valmiiksi. Aihe oli haastava sen takia, että jouduin kirjoittajana olemaan ajan hermoilla koko prosessin ajan, koska aihe kehittyi kansainvälisessä politiikassa koko ajan sekä tiedot vanhenivat nopeasti. Tämän takia seurasin jatkuvasti, mitä Brexitissä tapahtuu sekä mitä siitä uutisoidaan Suomessa ja Britanniassa. Työn aikana medialukutaito kehittyi sekä miten tutkia uutisia kriittistä silmää käyttäen. Valitsin tarkkaan, mitä lähteitä käytän, koska luotettavien ja uskottavien lähteiden löytäminen ja käyttäminen olisi voinut muuten osoittautua haastavaksi.

Brexitä ja logistiikka-alaa ei ole yhdistetty toisiinsa montaa kertaa julkaistuissa ammattikorkeakoulujen opinnäytetöissä. Vaikka Brexit liittyy voimakkaasti kansainväliseen kauppaan ja politiikkaan, Brexitin voi yhdistää logistiikka-alaan. Tämän vuoksi tämä työ on harvoja, joissa on yhdistetty logistiikka ja Brexit. Täten aihetta voidaan tutkia paljon enemmän, etenkin Brexitin jälkeen saadaan tarkempaa tietoa Brexitistä ja minkälaisia vaikutuksia siitä on syntynyt kansantaloudelle ja yrityksille. Jos DSV:llä tutkitaan Brexitin jälkeen, miten Brexit on oikeasti vaikuttanut kuljetuksiin ja kuljetusprosessiin sekä muihin toimintoihin, tätä opinnäytetyötä voidaan käyttää apuna vertailemalla, mikä skenaario toteutui lopulta. Lopulta tästä opinnäytetyöstä tuli tuhti paketti, johon on koottu asiaan liittyvää tietoa, joka on ollut ajankohtaista kirjoitushetkellä.

LÄHTEET

Barnes, P. 2019. Brexit: What happens now? Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-46393399> [viitattu 30.4.2019].

Bartczak, K. & Garcés de los Fayos, F. 2018. Euroopan talousalue, Sveitsi ja pohjoiset alueet. Euroopan parlamentti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/169/euroopan-talousalue-sveitsi-ja-pohjoiset-alueet> [viitattu 3.12.2018].

BBC. 2018. Brexit timeline: UK's departure from the EU. Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-43546199> [viitattu 29.4.2019].

BBC. 2019a. Brexit: MPs reject May's EU withdrawal agreement. Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-47752017> [viitattu 30.4.2019].

BBC. 2019b. Brexit: What just happened? Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-47724037> [viitattu 30.4.2019].

BBC. 2019c. Brexit: Your simple guide to the UK leaving the EU. Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-46318565> [viitattu 29.4.2019].

Cambridge Dictionary. 2019. Groupage. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/groupage> [viitattu 31.1.2019].

Campbell, J. 2019. Q&A: The Irish border Brexit backstop. Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-northern-ireland-politics-44615404> [viitattu 20.1.2019].

Deutsch, J. & Khetani-Shah, S. 2019. Brexit timeline: From referendum to EU exit. Artikkele. Päivitetty 26.3.2019. Saatavissa: <https://www.politico.eu/article/brexit-timeline-from-referendum-to-eu-exit-united-kingdom-european-union/> [viitattu 29.4.2019].

DSV:stä lyhyesti. s.a. DSV. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.fi.dsv.com/about-dsv/press/dsv-in-brief> [viitattu 16.1.2019].

DSV Road kuljetusehdot. 2017. DSV:n kuljetus- ja sopimusehdot. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.fi.dsv.com/about-dsv/Standards-terms-and-certificates/standards-and-conditions/general-conditions-of-DSV-Road> [viitattu 8.4.2019].

Euroopan komissio. 2014. Valokeilassa Euroopan unionin politiikka. Liikenne. Luxemburg: Euroopan unionin julkaisutoimisto.

Euroopan komissio. 2018. Internal EU27 preparatory discussions on the framework for the future relationship: "Transport". PDF-dokumentti. Saatavissa: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/transport-future-relationship_21february2018_en.pdf [viitattu 1.5.2019].

- Euroopan unioni. 2018a. Euroopan komissio. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_fi [viitattu 23.1.2019].
- Euroopan unioni. 2018b. Euroopan unionin neuvosto. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/council-eu_fi [viitattu 25.1.2019].
- Euroopan unioni. 2018c. Eurooppa-neuvosto. WWW-dokumentti. WWW-dokumentti. https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-council_fi [viitattu 23.1.2019].
- Euroopan unioni. 2018d. EU:n toimielimet ja muut elimet. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies_fi#perustietoa [viitattu 3.12.2018]
- Euroopan unioni. 2018e. Perustietoa Euroopan unionista. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/about-eu/eu-in-brief_fi [viitattu 3.12.2018].
- Euroopan unioni. 2018f. Sisämarkkinat. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/topics/single-market_fi [viitattu 3.12.2018].
- Euroopan unioni. 2018g. Tulli. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/topics/customs_fi [viitattu 9.4.2019].
- Euroopan unioni. 2019. Euroopan parlamentti. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_fi [viitattu 22.1.2019].
- Eurooppatiedotus. 2018a. Historia. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://eurooppatiedotus.fi/perustietoa-eusta/historia/> [viitattu 3.12.2018].
- Eurooppatiedotus. 2018b. Schengen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://eurooppatiedotus.fi/perustietoa-eusta/schengen/> [viitattu 3.12.2018].
- Fredriksson, A. 2019. Britannian ja Irlannin viennin liikenteenhoitaja. Haastattelu 8.3.2019. DSV Road Oy.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15., uudistettu painos. Helsinki: Tammi.
- HM Treasury & Stride, M. 2018. UK to remain in Common Transit Convention after Brexit. Uutinen. Saatavissa: <https://www.gov.uk/government/news/uk-to-remain-in-common-transit-convention-after-brexit> [viitattu 1.5.2019].
- ICC. 2008. Guide to Export-Import Basics. Vital Knowledge for Trading Internationally. 3. painos. Pariisi: ICC Services Publications.
- Inbound Logistics. 2019a. Glossary of Supply Chain Terms. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/#F> [viitattu 31.1.2019].

Inbound Logistics. 2019b. Glossary of Supply Chain Terms. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/#L> [viitattu 31.1.2019].

Kananen, J. 2008. Kvali – Kvalitatiivisen tutkimuksen teoria ja käytänteet. Hyväs kylän ammattikorkeakoulun julkaisuja -sarja. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja -sarja. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Karhunen, J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Sho Business Development Oy.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2008. Kuljetukset ja varastointi – järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. 2. painos. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys ry.

Karismo, A. 2018. "Valmistautukaa sekasortoiseen brexitiin" – Britannian ja EU:n sopimus uhkaa jäädä syntymättä, ja se vaikuttaa myös suomalaisiin. Artikkel. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10350492> [viitattu 1.5.2019].

Karismo, A. 2019. Suomikin valmistautuu brexit-kaaokseen – "Itse en yrittäisi 30. maaliskuuta lentää Britanniaan tai sieltä pois", sanoo asiantuntija. Artikkel. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10599000> [viitattu 2.5.2019].

Meistä. s.a. DSV. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.fi.dsv.com/about-dsv> [viitattu 16.1.2019].

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: Vienti ja tuonti. Tampere: Tammer tekniikka / AMK-Kustannus Oy.

Morris, C. 2019. Brexit delay: How can Article 50 be extended? Artikkel. Artikkel. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-47031312> [viitattu 29.4.2019].

Mäenpää, S. 2019. Huolitsija. Haastattelu 28.2.2019. DSV Road Oy.

Olonen, M. 2019. West tuonti liikenteenhoitaja. Haastattelu 8.3.2019. DSV Road Oy.

Reuvid, J. & Sherlock, J. 2013. International Trade; an essential guide to the principles and practice of export. 3. painos. Croydon: Kogan Page.

Salokannel, A. 2019. Asiakasneuvonnan esimies. Sähköposti haastattelu 23.2.2019. Suomen Tulli.

Seddon, P. & Wheeler, B. 2019. Bexit: All you need to know about the UK leaving the EU. Artikkel. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-32810887> [viitattu 29.4.2019].

Sipilä, A. 2018. Brittihallitus julkisti laskelmat: Brexit jättää talouden nykyistä pahempaan jamaan, keskuspankin mukaan punta voisi heikentyä neljänneksen. Artikkel. Saatavissa: <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000005914559.html> [viitattu 1.5.2019].

Sokolska, I. 2018a. Ensimmäiset sopimukset. Euroopan parlamentti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/1/ensimmaiset-sopimukset> [viitattu 3.12.2018].

Sokolska, I. 2018b. Euroopan yhtenäisasiakirjaa edeltävä kehitys. Euroopan parlamentti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/2/euroopan-yhtenaisiasiakirjaa-edeltava-kehitys> [viitattu 3.12.2018].

Sokolska, I. 2018c. Maastrichtin ja Amsterdamin sopimukset. Euroopan parlamentti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/3/maastrichtin-ja-amsterdamin-sopimukset> [viitattu 3.12.2018].

Briefing A no-deal Brexit. 2018. *The Economist* November 24th. 21–24.

The Visual Journalism team. 2019. Brexit: 10 ways you could be affected by no-deal. Artikkel. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-47470864> [viitattu 2.5.2019].

Traficom. 2018. Tavaraliikenteen kansainväliset kuljetusluvut ja kuljetuskirjat. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/tavaraliikenteen-kansainvaliset-kuljetusluvut-ja-kuljetuskirjat> [viitattu 3.2.2019].

Traficom. 2019. Haluan tavaraliikenneyrittäjäksi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/tavaraliikenneyrittajaksi> [viitattu 2.2.2019].

Tulli. s.a.a. EORI. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/haku-ja-kyselypalvelut/eori> [viitattu 18.4.2019].

Tulli. s.a.b. Kuka on Intrastat-tietojen ilmoittaja. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/intrastat/kuka-on-intrastat-tietojen-ilmoittaja> [viitattu 8.4.2019].

Tulli. s.a.c. Luovutus vapaaseen liikkeeseen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/luovutus-vapaaseen-liikkeeseen> [viitattu 22.4.2019].

Tulli. s.a.d. Mikä on tullinimike? WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullinimikkeet/mika-on-tullinimike> [viitattu 10.4.2019].

Tulli. s.a.e. Mitä tarkoitusta varten tavara viedään? WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti/mita-tarkoitusta-varten-tavara-viedaan> [viitattu 16.4.2019].

Tulli. s.a.f. Mitä tietoja tuonti-ilmoitukseen tarvitaan? WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/mita-tietoja-tuonti-ilmoitukseen-tarvitaan-> [viitattu 23.4.2019].

Tulli. s.a.g. Mitä vienti on? WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti/mita-vienti-on-> [viitattu 15.4.2019].

Tulli. s.a.h. Nimikkeistöjen käyttötarkoitukset. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullinimikkeet/nimikkeistojen-kayttotarkoitukset> [viitattu 12.4.2019].

Tulli. s.a.i. Passituksen päättäminen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/passituksen-paattaminen> [viitattu 24.4.2019].

Tulli. s.a.j. Passitus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/passitus> [viitattu 23.4.2019].

Tulli. s.a.k. Perustietoa tuonnista. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/aloittelevat-yritykset/tuonti> [viitattu 20.4.2019].

Tulli. s.a.l. Suora sanoma-asiointi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/sanoma-asiointi/suora-sanoma-asiointi> [viitattu 9.4.2019].

Tulli. s.a.m. Tullietuudet alkuperän perusteella. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tullietuudet-alkuperan-perusteella> [viitattu 8.4.2019].

Tulli. s.a.n. Tuonti-ilmoituksen antaminen etukäteen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tuonti-ilmoituksen-antaminen-etukäteen> [viitattu 23.4.2019].

Tulli. s.a.o. Verot, maksut ja tullialennukset. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/aloittelevat-yritykset/mita-tuonti-maksaa> [viitattu 20.4.2019].

Tulli. s.a.p. Vienti-ilmoittaminen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti/vienti-ilmoittaminen> [viitattu 18.4.2019].

Tulli. 2016. Viejän määritelmä 1.5.2016 alkaen. Tiedote. Saatavissa: https://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/viejan-maaritelma-1-5-2016-alkaen [viitattu 18.4.2019].

Tulli. 2017a. Tulli: Brexitistä kymmenien miljoonien lisäkulut suomalaisille yrityksille. Tiedote. Saatavissa: https://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/tulli-brexitista-kymmenien-miljoonien-lisakulut-suomalaisille-yrityksille [viitattu 2.5.2019].

Tulli. 2017b. Tavarantoimitus ja tullin ilmoittaminen. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/documents/2912305/4517369/Tuonnin+perusteet%2C+verkkoseminaarin+materiaali+8.11.2017/8f089a7b-b35d-4a76-b981->

[8f02d703c75a/Tuonnin+perusteet%2C+verkkoseminaarin+materiaali+8.11.2017.pdf](#) [viitattu 21.4.2019].

Tulli. 2018a. Suomen ja Ison-Britannian välinen kauppa. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/documents/2912305/3331101/Suomen+ja+Ison-Britannian+v%C3%A4linen+katsaus+2018+%281-8%29/84f2b356-80e8-405f-db4f-072a6045ce77?version=1.0> [viitattu 12.2.2019].

Tulli. 2018b. Ulkomaankaupan kuljetukset 2017. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2017/5ddc7d73-ec91-4d16-b5a0-d5265194c5f0?version=1.0> [viitattu 1.2.2019].

Tulli. 2019. Brexit yritysasiakkaille. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/brexit> [viitattu 2.5.2019].

Ulkoministeriö. s.a. Brexitin vaikutus yrityksiin – sopimuksellinen ero. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://um.fi/brexit-ja-yritykset-sopimuksellinen-ero> [viitattu 3.5.2019].

Virtanen, J. 2018. Punta heikentyi, itäeurooppalaiset lähtivät, Irlannin passit kiinnostavat – Brexit vaikuttaa jo Suomessa ja Britanniassa. Artikkel. Saatavissa: <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000005910907.html> [viitattu 1.5.2019].

Virtanen, J. 2019. Yli 2 000 tulli-virkailijaa palkattu Britannian EU-naapureihin – EU valmistautuu ”yhä todennäköisempään” äkki-eroon. Artikkel. Saatavissa: <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000006059278.html> [viitattu 2.5.2019].

WTO. 2018. WTO in Brief. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/inbrief_e/inbr_e.pdf [viitattu 5.2.2019].

KUVALUETTELO

Kuva 1. Teoreettinen viitekehys

Kuva 2. Euroopan unionin toimielinjärjestelmä

Kuva 3. Tullinimikkeistön muodostuminen kuvattu numeroin ja värein

Kuva 4. Yleisesti sähköinen vientitullausprosessikaavio maantieliikenteessä

Kuva 5. Maahantuonnin ja tulli-ilmoittamisen vaiheet

Kuva 6a. Brexit aikajana

Kuva 6b. Brexit aikajana

Kuva 7. Haastatteluiden yhteenveto

Haastattelukysymykset:

Vienti liikenteenhoitaja:

1. Miten Brexit vaikuttaa kuljetuksiin ja miten sen mahdollisia seurauksia on otettu huomioon?
2. Miten vientikuljetukset muuttuvat DSV:llä, jos Britannia eroaa ilman sopimusta EU:sta? Entä erosopimuksen syntyessä?
3. Mitä muutoksia Brexit tuo viennissä kuljetusprosessiin?
4. Miten DSV:llä ollaan otettu huomioon Brexitin tuomat vaikutukset kuljetusaikatauluissa pysymisessä?
5. Miten otatte huomioon tullauksen liittyvät asiat kuljetusprosessin aikana?
6. Miten liikenteenhoitajan työ tulee muuttumaan Brexitin jälkeen? Hidastuu? Monimutkaistuu? Nopeutuu? Muuttuu jotenkin muuten/miten?
7. Vapaa kommentti?

Tuonti liikenteenhoitaja:

1. Miten Brexit vaikuttaa kuljetuksiin ja miten sen mahdollisia seurauksia on otettu huomioon?
2. Miten tuontikuljetukset muuttuvat DSV:llä, jos Britannia eroaa ilman sopimusta EU:sta? Entä erosopimuksen syntyessä?
3. Mitä muutoksia Brexit tuo tuonnissa kuljetusprosessiin?
4. Miten DSV:llä ollaan otettu huomioon Brexitin tuomat vaikutukset kuljetusaikatauluissa pysymisessä?
5. Miten otatte huomioon tullauksen liittyvät asiat kuljetusprosessin aikana?
6. Miten liikenteenhoitajan työ tulee muuttumaan Brexitin jälkeen? Hidastuu? Monimutkaistuu? Nopeutuu? Muuttuu jotenkin muuten/miten?
7. Vapaa kommentti?

Huolitsija:

1. Miten huolitsijan rooli tulee muuttumaan Brexitin yhteydessä?
2. Mitä dokumentteja asiakkaan tarvitsee esittää, jotta tullauspäätökset pystytään tekemään?

3. Miten olette ottaneet huomioon mahdollisen Brexitin tuomat vaikutukset työn määrässä?
4. Vapaa kommentti?

Tullin edustaja:

1. Miten Tulli on ottanut huomioon Brexitin tuomat vaikutukset ja, miten Tulli varautunut Brexitin tuomiin haasteisiin?
2. Aiheutuuko Tullille lisätyötä Brexitistä ja miten se on otettu huomioon?
3. Miten Tulli on ottanut huomioon tulliselvitysten lisääntymisen tuonnissa ja viennissä?
4. Miten Tulli on reagoinut asiakkaiden lisääntyviin kysymysten määriin?
5. Vapaa kommentti?