

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketoiminnan logistiikka

2021

Terhi Kossila, Meri Suominen

BREXITIN VAIKUTUS TUONTIHUOLINTAAN

Terhi Kossila, Meri Suominen

BREXITIN VAIKUTUS TUONTIHUOLINTAAN

Tässä opinnäytetyössä tarkasteltiin millaisia vaikutuksia Yhdistyneen Kuningaskunnan eroamisella Euroopan unionista oli toimeksiantajayrityksen tuontihuolintaan. Opinnäytetyössä kerrottiin ensimmäiseksi toimeksiantajayrityksestä sekä huolintaliikkeiden toiminnasta yleisesti. Seuraavana käsiteltiin Ison-Britannian eroamista EU:sta sekä tuontihuolintaa. Työn lopussa kerrottiin huolitsijan työnkuvasta sekä millaisia haasteita Brexit siihen toi.

Opinnäytetyö toteutettiin tekemällä haastatteluja toimeksiantajayrityksen henkilöstölle. Haastatteluja tehtiin sekä suullisesti, että kirjallisesti. Opinnäytetyöstä muodostui laaja ja kattava tietopaketti Brexitistä ja tuontihuolinnasta. Työssä näihin perehdyttiin pääasiassa sähköisiä lähteitä hyödyntämällä.

Työn tulokseksi saatiin käytännön tietoa Brexitin todellisista vaikutuksista toimeksiantajayrityksessä. Haastattelujen perusteella voitiin todeta, että nämä vaikutukset yrityksen toimintaan olivat merkittäviä ainakin vuoden 2021 alussa. Opinnäytetyön avulla kerättiin yrityksen johdolle selvitys tuontihuolinnan toiminnasta haastavan tilanteen keskellä.

Ratkaisuja Brexitin tuomiin ongelmiin kehiteltiin yrityksen toimesta työn kirjoittamisen aikana. Tilanteen parantamiseksi ei opinnäytetyössä tämän vuoksi ehditty laatia ratkaisuja tai ehdotuksia. Opinnäytetyön tuloksia voidaan hyödyntää, kun halutaan varautua paremmin vastaavanlaisiin maailmanlaajuisiin muutoksiin tulevaisuudessa.

ASIASANAT:

brexit, tullausprosessi, tuontihuolinta

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business Logistics

2021 | 44

Terhi Kossila, Meri Suominen

THE IMPACT OF BREXIT ON IMPORT FORWARDING

[Click here to enter text.](#)

In this thesis it was examined what were the impacts of the United Kingdom's resignation from the European union in the commissioner corporate import forwarding. Firstly, it was generally told about the commissioner corporate and forwarding agents operations in the thesis. Next it was discussed about The Great Britain resignation from the EU and about import forwarding. At the end of the thesis it was told about forwarders job description and what kind of a challenges Brexit brought to it.

The thesis was made by conducting interviews with the commissioner corporate personnel. Interviews were made both orally and in writing. The thesis became extensive and comprehensive information package about Brexit and import forwarding. These were introduced mainly by using electronic sources in the thesis.

The real impact of Brexit in the commissioner corporate was obtained in practice as a result of the thesis. Based on the interviews it can be said that these impacts were markable at least at the beginning of the year 2021. Information of the operation of the import forwarding was gathered to the corporate management with the help of this thesis.

Solutions for problems that came due Brexit was developed by the company while this thesis was in progress. That is why suggestions to improve the situation is not presented in the thesis. The result of this thesis can be used when the intensions are to prepare for similar global changes in the future.

KEYWORDS:

brexit, clearance process, import forwarding

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	6
2 YRITYS X	8
2.1 Salassa pidettävää tietoa	8
2.2 Salassa pidettävää tietoa	8
2.3 Huolintaliike	8
3 BREXIT	11
3.1 Siirtymäkausi	12
3.2 Ison-Britannian ja EU:n väliset sopimukset	13
3.2.1 Kauppa- ja yhteistyösopimus	14
3.2.2 Muut sopimukset	15
3.3 Tuonti Isosta-Britanniasta	16
4 TUONTIHUOLINTA	19
4.1 Arvolisävero maahantuonnissa	19
4.2 Tullinimikkeet	19
4.2.1 Tariffikiintiöt	20
4.2.2 Toinen paljous	20
4.3 Tullimaksut	21
4.3.1 Tullittomat nimikkeet	22
4.3.2 Polkumyynti-, tasoitus- ja suojatulli	22
4.4 Tullaukseen liittyvät asiakirjat	23
4.4.1 Tullietuuskohtelu kauppalaskuilmoituksella	24
4.4.2 Alkuperätodistukset	25
4.5 Tuontirajoitukset	26
4.5.1 Kasvipäriset tuotteet	26
4.5.2 Rekisterit	27
4.6 Tullausmenettelyt	27
4.7 Incoterms 2020	29
5 BREXITIN VAIKUTUS YRITYS X:N TUONTIHUOLINTAAN	32
5.1 Lähetyksien määrän kasvu	34
5.2 Brexitin vaikutus huolitsijan työpäivään	36

6 LOPUKSI	39
------------------	-----------

LÄHTEET	41
----------------	-----------

KUVAT

Kuva 1. Huolitsijan roolit ja tehtävät.	10
Kuva 2. Incoterms 2020.	31
Kuva 3. Huolintaan vaikuttavat työvaiheet.	38

KAAVIOT

Kaavio 1. Suomen vienti ja tuonti vuosina 2018–2021.	16
Kaavio 2. Tuonti Isosta-Britanniasta tavararyhmittäin.	18
Kaavio 3. Tuonnin kasvu.	35
Kaavio 4. Erikoislähetysten määrän kasvu.	36

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tavoite on kertoa millaisia vaikutuksia Yhdistyneen Kuningaskunnan eroamisella EU:sta oli toimeksiantajayrityksen tuontihuolintaan. Opinnäytetyössä käsitellään niitä toimenpiteitä, joita yrityksessä tehtiin ennen siirtymäkauden päättymistä sekä sitä, miten näissä onnistuttiin. Esille tuotiin myös niitä haasteita, joita Brexitin osalta kohdattiin tuontihuolitsijan päivittäisissä työtehtävissä. Tarkoituksena oli myös tuoda yrityksen johdolle tietoa siitä, miten tuontihuolinnan työntekijät kokivat Brexitin vaikutukset omassa työssään. Näin osattaisiin tulevaisuudessa toimia paremmin vastaavissa maailmanlaajuisissa tilanteissa. Tavoitteena oli myös antaa yritykselle ohjeita tuontihuolinnan ongelmien korjaamiseksi.

Muutamaan kappaleeseen on merkitty otsikoksi salassa pidettävää tietoa, sillä opinnäytetyöstä on tehtynä aikaisempi versio, joka on salainen. Myös käytännönsuuden kappaleista on poistettu salassa pidettävää tietoa noin muutaman lauseen verran. Julkinen opinnäytetyö käsittelee toimeksiantajayritystä nimellä Yritys X. Työn toimeksiantajayrityksenä on logistisia palveluita tarjoava yritys. Päätoimipiste sijaitsee Vantaalla ja yrityksessä työskentelee noin 300 työntekijää.

Virallisesti Iso-Britannia erosi Euroopan unionista jo vuoden 2020 alussa, mutta siirtymäkauden aikana maan osalta sovellettiin vielä EU:n sääntöjä muiden jäsenvaltioiden tapaan. EU:n sisäisessä tavarakaupassa tuotteilla on vapaa liikkuvuus jäsenmaiden välillä. Siirtymäkauden aikana sovittiin osapuolten välisistä tulevista sopimuksista, jotka tulisivat vaikuttamaan jatkossa EU:n ja Ison-Britannian saumattomaan yhteistyöhön. Eroamisen siirtymäajan päättyessä kaikki Isosta-Britanniasta tuotavat lähetykset täytyy tullata maahan, ennen kuin ne voidaan toimittaa asiakkaille.

Tuontihuolinnalla on suuri merkitys, kun tavaraa tuodaan Suomeen EU:n ulkopuolelta eli niin sanotuista kolmansista maista. Tuontitullauksessa määritellään lähetyksessä olevat tavarat ja niistä mahdollisesti kannettavat tullimaksut tullinimikkeen avulla. Tuonti-ilmoituksen avulla lasketaan myös alustavasti tuotavaan tavarahan kohdistuvat arvonlisäverot, jotka ilmoitetaan verohallinnolle tai maksetaan suoraan tulli-ilmoitusta tehdessä. Opinnäytetyössä selvitetään nimikkeisiin kohdistuvia rajoituksia ja lisäkustannuksia. Käydään myös läpi mitä vaikutuksia tuotavan tavarahan alkuperällä voi olla tuonti-ilmoitukseen ja kannettaviin tullimaksuihin. Yleisin tullauksella käytetty menettely on luovutus vapaaseen liikkeeseen, mutta opinnäytetyössä käydään läpi muita menettelyjä, joita tuonti-ilmoituksella voi tarvittaessa käyttää ja millaiseen tilanteeseen tietyt menettelyt sopivat.

Työ toteutetaan yhdessä toimeksiantajayrityksen tuontihuolinnan kanssa muun muassa haastattelujen avulla sekä hyödynnetään yrityksen omaa kuukausittaista raportointia. Työssä viitataan myös laajasti Tullin nettisivuihin ja tilastoihin. Työ on ajankohtainen, sillä siirtymäkausi oli juuri päättynyt. Vuoden alussa yrityksessä aloitettiin Ison-Britannian lähetysten tullaus ja vasta silloin Brexitin todelliset vaikutukset alkoivat näkyä.

2 YRITYS X

2.1 Salassa pidettävää tietoa

2.2 Salassa pidettävää tietoa

2.3 Huolintaliike

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto julkaisi lokakuussa 2020 raportin huolinta-alan sen hetkisestä tilanteesta. Raportin tiivistelmässä on määriteltyä huolinta seuraavanlaisesti: ”Huolintatoiminta on tavarán, tiedon, rahan sekä kuljetusvälineiden ja yksiköiden oikea-aikaista, kustannustehokasta ja sääntelymukaista hallintaa ulkomaankaupassa”. Huolinta-alan yritykset ovat logistiikan parissa toimivia yrityksiä, jotka tuottavat sekä välittävät logistisia palvelujaan omien asiakkaiden tarpeiden mukaan. Pääasiallisesti huolintayrityksien asiakaskuntaan kuuluvat ulkomaankauppaa käyvät pienet sekä suuret yritykset, mutta nykyaikana verkkokaupan kasvun myötä huolintayrityksien asiakaskunta on laajentunut myös yksityisasiakkaisiin. (Ojala, Paimander, Friman & Kairinen 2020, 5, 9.)

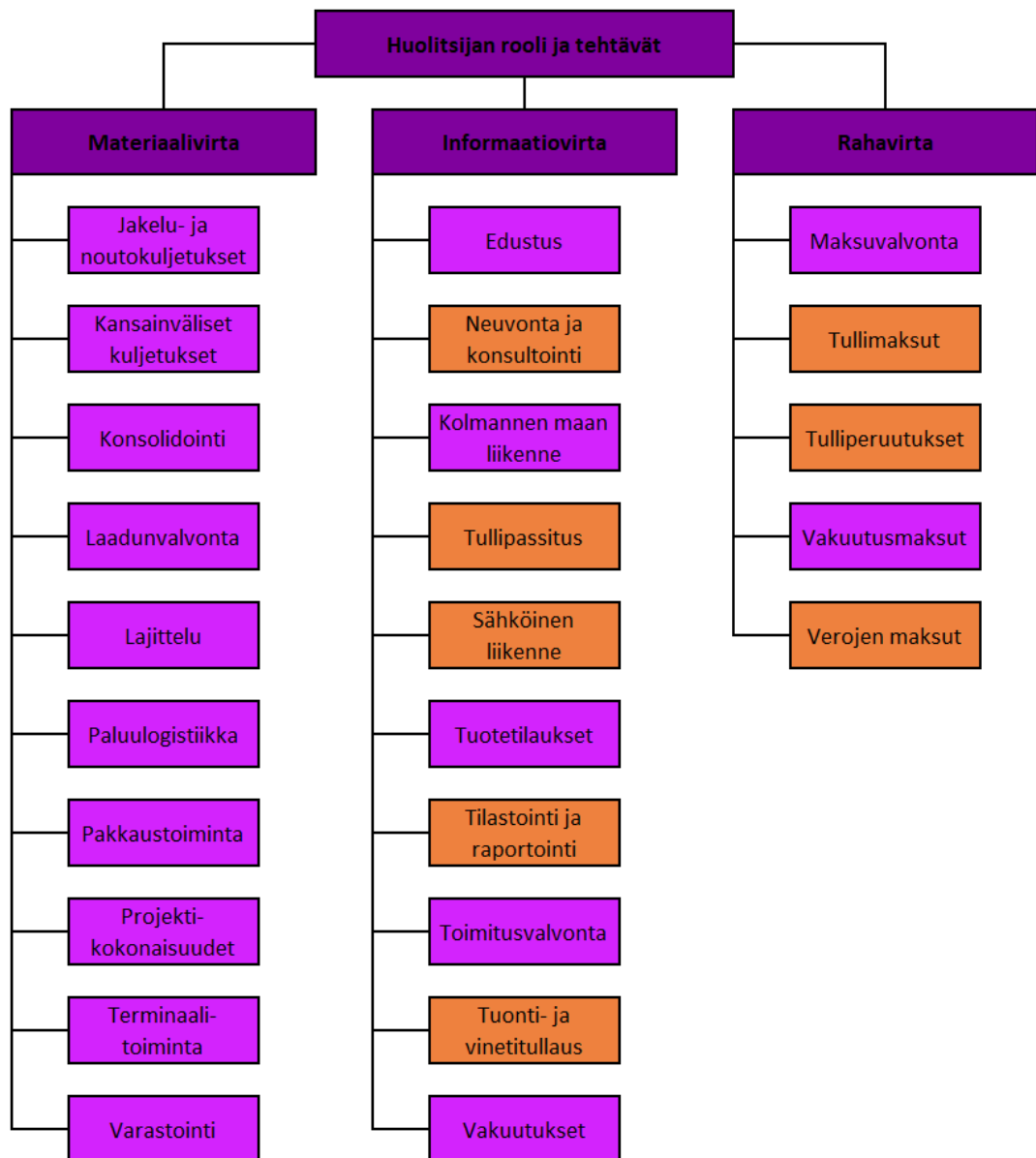
Huolintayritykset eivät yleensä kuljeta esimerkiksi raaka-aineita, vaan yleensä kuljetettavat tavarat ovat valmiita tuotteita. Kuljetukseen tulevat tuotteet vaihtelevat pakettilähe- tyksistä osa- sekä täyskuljetuksiin. Huolinta-alan yritykset hyödyntävät asiakkailleen tuottamisessaan kuljetuksissa kaikkia eri kuljetusmuotoja muun muassa sen mukaan, mikä kuljetusmuoto olisi kannattavinta ja tehokkainta asiakasyrityksen tarpeisiin. Ennen lähe- tyksen toimittamista kuljetusmuodon lisäksi asiakkaan on hyväksyttävä myös kuljetuk- seen liittyvät kustannukset sekä varmistettava, että valittavaksi tulee oikea pakkaus- tyyppi. (Ojala ym. 2020, 17.)

Huolintaliikkeet käyttävät pääasiassa alihankkijoitaan kuljetuksen toteuttamisessa, jol- loin huolitsijan tehtävänä on laatia kaksi eri kuljetussopimusta rahdinkuljettajan sekä asi- akkaan kanssa. Huolintaliikkeen toimiessa itse rahdinkuljettajana tarvitsee sopimuksia laatia vain yksi. Jos huolintaliike ei olisi hoitamassa asiakkaansa tarpeita, tulisi asiakkaan sopia itse sopimukset sekä hoitaa mahdolliset muodollisuudet lähtö- sekä määrä- maassa. Myös mahdollisessa ongelmatilanteessa huolintaliike pystyy toimimaan asiak- kaan ongelmien ratkaisijana, eikä asiakkaan tarvitse hoitaa niitä silloin itse. (Ojala ym. 2020, 20.)

Asiakkaan sekä huolintaliikkeen välisessä huolinta- tai kuljetussopimuksessa on tarkasti määritetty molempien osapuolten vastuut sekä velvoitteet kuljetukseen liittyen. Suomalaisen huolitsijan vastuuta säätelee Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset, joissa kerrotaan huolitsijan vastuut keskeisten lakien mukaan. Pidemmässä asiakassuh-teissa sopimuksia ei tarvitse jokaisen järjestetyn kuljetuksen kohdalla sopia uudelleen, vaan huolintaliikkeen ja asiakkaan välillä vallitsee yleensä jokaisen kuljetuksen kattava yhteistyösopimus. Mikäli kuljetuksen aikana ilmaantuu vahinko- tai ongelmatilanteita, niiden korvaukset hoidetaan yleensä kuljetusta koskevalla sopimuksella, alaa koskevalla lainsäädännöllä tai hyödyntämällä alan yleisiä käytäntöjä. (Ojala ym. 2020, 20.)

Kuvassa 1 on lueteltuna eri työtehtäviä, jotka kuuluvat huolitsijan työhön. Huolinta- ja logistiikkaliiton tekstissä kerrotaan, että keskeinen osa huolitsijan työtehtäviä on informaatiovirtojen hallinta. Huolitsijan työtehtävänä ei siis ole pelkästään niin sanottuna välikätenä toimiminen, vaan siihen kuuluu laaja kirjo erilaisia työtehtäviä. Materiaalivirtaan liittyviin huolitsijan työtehtäviin kuuluu muun muassa jakelu-, nouto- sekä kansainväliset kuljetukset, konsolidointi eli useiden eri lähetysten yhdisteleminen yhdeksi kokonaisuudeksi, varastointi sekä terminaalitoiminta. Informaatiovirtaan kuuluu muun muassa tuonti- sekä vientitullaus, edustaminen, tuotteiden tilaukset sekä tullipassitus. Viimeisenä osana huolitsijan työtehtäviä on rahavirta, johon kuuluu tulli- sekä vakuutusmaksut, maksujen valvonta, verojen maksut sekä tulliperuutukset. (Ojala ym. 2020, 15.)

Toimeksiantajan tuontihuolitsijan tehtäviin kuuluu vain osa alla olevassa kuvassa 1 esitetystä työtehtävistä. Yrityksen huolitsijan tehtäviin kuuluu oranssilla värillä merkityt työtehtävät eli neuvonta sekä konsultoiminen, tullipassitus, sähköinen liikenne, tilastointi ja raportointi, tuontitullaus, tullimaksut sekä -peruutukset ja verojen maksut. Suurin osa muista huolitsijan tehtävistä kuuluvat yrityksen muiden osastojen työtehtäviin tai ne on ulkoistettu alihankkijoille. Esimerkiksi lähetysten kuljettamiseen asiakkaille käytetään paljon alihankkijoita. (Ojala ym. 2020, 15.)



Kuva 1. Huolitsijan roolit ja tehtävät. (Ojala ym. 2020, 15)

3 BREXIT

Ison-Britannian eroamisen Euroopan unionista voidaan katsoa alkaneen vuonna 2013, jolloin pääministeri David Cameron lupasi niin sanotussa Bloomberg-puheessaan pitää kansanäänestyksen koskien Ison-Britannian EU-jäsenyyttä. Ehtoina äänestykselle olivat uusien jäsenyysehtojen muodostaminen äänestystä varten sekä Cameronin konservatiivipuolueen voitto vuonna 2015 järjestetyissä parlamenttivaaleissa. Molemmat ehdot toteutuivat, sillä puolue voitti vaalit sekä uudet jäsenyysehdot saatiin neuvoteltua 19. helmikuuta 2016. (Eduskunta 2021.)

Yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta järjestettiin kansanäänestys 26. kesäkuuta 2016. Enemmistö eli 51,9 % äänesti eroamisen puolesta ja vähemmistö 48,1 % vastaan. Kansanäänestyksestä lähti käyntiin niin sanottu Brexit (sanoista *British exit*), jolloin pitkä eroamisprosessi alkoi. Kansanäänestyksen jälkeen Iso-Britannia ilmoitti halustaan erota Euroopan unionista 29. maaliskuuta 2017 lähettämällä Eurooppa-neuvostoon kirjatun kirjeen eroamista koskien. Iso-Britannia sekä Euroopan unioni tekivät erosopimuksesta luonnoksen 14. marraskuuta 2018, joka vaati Ison-Britannian parlamentin hyväksyntää. Parlamentti joutui äänestämään kahdesti kyseisestä sopimuksesta, mutta parlamentin hyväksyntää sopimukselle ei tahtonut syntyä. Seuraavaksi parlamentti äänesti 13. maaliskuuta 2019 sopimuksettomasta erosta, mutta sitäkin ehdotusta ei hyväksytty. Seuraavana päivänä Iso-Britannia anoi lisääaikaa eroamiselle Euroopan unionilta. Euroopan unioni kokoontui huippukokouksessa 21. maaliskuuta ja myönsi 22. toukokuuta 2019 asti lisääaikaa sillä ehdolla, että sopimus hyväksyttäisiin 3. äänestyksessä. Seuraava äänestys pidettiin 29. maaliskuuta, ja tälläkin kertaa hävittiin äänin 344–286. Ison-Britannian parlamentin piti anoa lisääaikaa toistamiseen Euroopan unionilta, ja ylimääräisessä huippukokouksessa 10. huhtikuuta Euroopan unioni päätti lykätä eroa vielä 31. lokakuuta 2019 asti. (Eduskunta 2021.)

Pääministeri Boris Johnson esitteli 2. lokakuuta 2019 Euroopan unionille kompromissiehdotuksensa erosopimukseksi. Yhteisymmärrykseen sopimuksesta Iso-Britannia sekä Euroopan unioni pääsivät 17. lokakuuta. Tämän jälkeen Ison-Britannian parlamentti hyväksyi 19. lokakuuta muutosehdotuksen sekä äänesti 22. lokakuuta perusteellisesti Brexit-sopimuksen puolesta. Euroopan unioni myönsi vielä lykkäystä Yhdistyneen kuningaskunnan eroamiselle 31.1.2020 asti. (Eduskunta 2021.)

Neuvottelut eroamisesta Euroopan unionin sekä Yhdistyneen kuningaskunnan välillä käytiin Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 50. artiklan mukaan. Artikla 50:n mukaisesti käytävät neuvottelut tarkoittavat sitä, että jäsenmaa on vapaaehtoisesti sekä yksipuolisesti halunnut eroamista EU:sta. Euroopan unionin pääperiaatteet eroamisen neuvotteluihin on listattuna Eur-Lex-sivustolla olevan ”50 artiklan mukaiset neuvottelut Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa” -tekstiin, jossa yhtenä pääperiaatteena on, että Iso-Britannia säilyisi mahdollisimman läheisenä kumppanina Euroopan unionille eron jälkeen. Myös tulevien sopimusten tarvisi olla oikeuksien sekä velvollisuuksien kohdalla tasapuolisia sekä varmistaa yhteiset toiminnan edellytykset. Sisämarkkinoiden yhtenäisyys haluttiin myös säilyttää. Tekstin mukaan Euroopan unionin piti käydä neuvottelut yhtenäisellä kannalla eikä jäsenmaiden ollut hyväksyttävää pitää erillisiä neuvotteluja Ison-Britannian kanssa, jos neuvottelut liittyivät EU:sta eroamiseen. (EUR-Lex 2020.)

Yhdistyneen kuningaskunnan eroamista varten laadittu erosopimus varmisti hallitun yhteistyön purkamisen Euroopan unionin kanssa. Keskeisimpiä erosopimuksessa tehtyjä määräyksiä olivat muun muassa EU-maihin tai Isoon-Britanniaan ennen 1. tammikuuta 2021 muuttaneiden kansalaisten sekä heidän perheenjäsentensä oikeuksien turvaaminen eliniäksi. Näihin oikeuksiin kuului oleskelu-, työ- sekä sosiaaliturvaoikeus. Erosopimuksessa mainittiin myös se, että Ison-Britannian tarvitsee olla vastuussa kaikista EU-jäsenenä tehdyistä taloudellisista sopimuksista. Sopimuksessa mainittiin myös Irlannin sekä Pohjois-Irlannin välinen raja ja niiden yhteistyötä koskeva järjestely. Iso-Britannia sekä Euroopan unioni olivat olleet yhtä mieltä siitä, että pyrittiin välttämään tiukasti valvottua rajaa Irlannin sekä Pohjois-Irlannin välille, vaikka Iso-Britannia eroaakin Euroopan unionista. (Valtioneuvoston kanslia 2021a.)

Euroopan parlamentti hyväksyi 29. tammikuuta 2020 sopimuksen eroamisesta ja lopulta Iso-Britannia erosi virallisesti Euroopan unionista 31.1.2020. Eroamisen myötä maasta tuli kolmas maa eli Euroopan ulkopuolinen maa. Helmikuussa alkoi siirtymäkausi, joka kesti vuoden 2020 loppuun asti. (Eduskunta 2021.)

3.1 Siirtymäkausi

Siirtymäkausi määriteltiin erosopimuksessa alkavaksi 1. helmikuuta 2020, ja se kesti vuoden 2020 loppuun asti. Siirtymäkaudella oli tarkoitus neuvotella tulevan suhteen lisäksi myös muun muassa tulevista kaupp- ja yhteistyösopimuksista Euroopan unionin sekä Yhdistyneen kuningaskunnan välillä. Näin varmistettiin turvallinen ero sekä

kunnollinen valmistautuminen tulevaan suhteeseen Euroopan unionin sekä uuden kolmannen maan välillä. (Valtioneuvoston kanslia 2021b.)

Siirtymäkauden aikana Ison-Britannian ja EU:n välillä sovellettiin edelleen EU:n sääntöjä muiden jäsenvaltioiden tapaan. Iso-Britannia noudatti vielä siirtymäaikana muun muassa EU:n perussopimuksia, lainsäädäntöä sekä politiikkaa esimerkiksi kaupan sekä turvallisuuden osalta. Iso-Britannia pysyi myös osana sisämarkkinoita sekä tulliliittoa. Kaikenlainen vapaa liikkuvuus oli myös sallittua vielä siirtymäkaudella esimerkiksi henkilöiden, tavaroiden sekä palveluiden osalta. Ainoastaan maan oikeus osallistua Euroopan unionin päätöksentekoon loppui samalla hetkellä, kun maa erosi virallisesti Euroopan unionista. (Valtioneuvoston kanslia 2021b.)

Tullin sivuilla kerrottiin, ettei Iso-Britannia soveltanut vielä siirtymäkaudella EU:n ja kolmansien maiden välisiä sääntöjä, rajoituksia tai muitakaan muodollisuuksia. Sivuilla myös mainittiin, että siirtymäajan loputtua jokaisen yrityksen olisi ollut kannattavaa valmistautua Brexitin vaikutuksiin ja arvioida, miten kyseinen ero tulisi vaikuttamaan yrityksen liiketoimintaan. Brexit on tekstin mukaan haasteellisinta sellaisille yrityksille, jotka keskittävät kaupankäyntinsä EU:n sisämarkkinoille ja jatkossa aikovat jatkaa kaupankäyntiä Ison-Britannian kanssa. (Tulli 2021a.)

Siirtymäkauden aikana käydyistä neuvotteluista päästiin sopuun vasta 24. joulukuuta 2020 eli vain viikkoa ennen siirtymäkauden päättymistä. Ison-Britannian osalta kyseisten neuvotteluiden aikana tehdyt sopimukset ja niiden voimaantulo eivät edellyttäneet enää 30. joulukuuta jälkeen toimenpiteitä, sillä sopimukset hyväksyttiin maan parlamentin alahuoneessa äänin 521–73. (Valtioneuvoston kanslia 2021c.)

3.2 Ison-Britannian ja EU:n väliset sopimukset

Erosopimuksen lisäksi Iso-Britannia sekä Euroopan unioni laativat kolme muuta sopimusta, joilla voidaan jatkossa ylläpitää turvallisesti osapuolten yhteistyötä keskenään. Kyseisistä sopimuksista neuvoteltiin jo aikaisemmin mainitun siirtymäkauden aikana. Euroopan unionin maat päättivät soveltaa näitä sopimuksia 1. tammikuuta 2021 alkaen, jotta voitaisiin välttää sopimukseton tila eronneen maan sekä unionin välillä. Sopimusten allekirjoitus sekä hyväksyminen päätettiin Euroopan unionin neuvoston kirjallisella prosessilla, ja se tapahtui yksimielisesti. Sopimusten väliaikainen soveltaminen jatkui 30. huhtikuuta 2021 asti. (Valtioneuvoston kanslia 2021c.)

Helsingin Sanomat uutisoivat huhtikuussa 2021, että Euroopan parlamentti oli hyväksynyt odotetusti 27. huhtikuuta järjestetyssä äänestyksessä maiden välisen kauppasopimuksen. Kauppasopimus on ollut Euroopan unionin puolelta vain väliaikaisesti voimassa, sillä sopimuksen hyväksymistä on viivytetty ainakin siitä syystä, ettei Iso-Britannia ollut asettanut Pohjois-Irlannille sovittuja tullitarkastuksia. Lopulta Euroopan parlamentin toteuttaman äänestämisen kautta sopimukset tulivat lopullisesti voimaan 1. toukokuuta 2021. (Helsingin Sanomat 2021.)

3.2.1 Kauppa- ja yhteistyösopimus

Euroopan komission nettisivuilla kerrotaan kauppa- ja yhteistyösopimuksen vaikutusalueesta seuraavanlaisesti: ”Sopimus kattaa tavaroiden ja palvelujen kaupan lisäksi monia muita EU:lle tärkeitä aloja, kuten investoinnit, kilpailu, valtioneuvosto, verotuksen läpinäkyvyys, lento- ja tieliikenne, energia ja kestävä kehitys, kalastus, tietosuojat ja sosiaaliturvan koordinaatio”. Euroopan komission tekstin mukaan tämä sopimus ei kuitenkaan kata ulkopoliittisia asioita, ulkoista turvallisuutta eikä puolustukseen liittyvää yhteistyötä. Yhdistynyt kuningaskunta ei ollut halukas neuvottelemaan edellä mainituista asioista, jolloin mitään järjestelyä ei ole tehty näiden asioiden hyväksi enää 1.1.2021 jälkeen EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä. Kauppa- ja yhteistyösopimus ei myöskään ylety asioihin, jotka liittyvät rahoituspalveluiden vastaavuuteen tai Ison-Britannian tietosuoja-järjestelmien tasoon. (Euroopan komissio 2021a.)

Kauppa- ja yhteistyösopimus kattaa monta eri osa-aluetta ja antaa tukevan pohjan tulevalle yhteistyölle EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välille. Sopimusta ei ollut mahdollista laatia vastaamaan aikaisempaa taloudellista tasoa, mutta se on kuitenkin laajempi kuin perinteinen vapaakauppasopimus. Tuotteiden osalta sopimuksessa määrättiin tullittomuutta sekä kiintiöttömyyttä kaikille niille tuotteille, jotka ovat uusien alkupe-räsäädösten mukaisia. Eri kuljetusmuotojen osalta sopimuksessa on taattu jatkuvat sekä kehittyvät lento-, maantie-, rautatie- sekä meriliikenneyhteydet, vaikkakin kaupan käynti jää hieman heikommaksi kuin sisämarkkinoiden tarjoama taso. Samalla määräykset varmistavat sen, että Ison-Britannian sekä EU-maiden liikenteenharjoittajat ovat tasapuolisia kilpailun suhteen. (Euroopan komissio 2021a.)

Sopimuksessa haluttiin myös varmistaa se, että matkustajien sekä työntekijöiden oikeus ja liikenneturvallisuus pysyvät samalla tasolla, eivätkä ne heikkene sopimuksen myötä. Sosiaaliturvan osalta sopimuksessa haluttiin varmistaa molempien sopijaosapuolten

kansalaisten oikeudet. Tämä osa sopimusta koskee sekä niitä EU:n kansalaisia, jotka työskentelevät, muuttavat tai matkustavat Isoon-Britanniaan. Sama koskee myös Ison-Britannian kansalaisia, jotka myös työskentelevät, muuttavat tai matkustavat Euroopan unionin maihin. (Euroopan komissio 2021a.)

3.2.2 Muut sopimukset

Kauppa- ja yhteistyösopimuksen lisäksi Yhdistynyt kuningaskunta sekä Euroopan unioni solmivat vielä kaksi muutakin sopimusta, jotka ovat tietoturvaluossopimus sekä ydinenergian käyttöä koskeva sopimus. Tietoturvaluossopimuksen ansiosta Euroopan unionin tietoja, jotka ovat turvallisuusluokiteltua, voidaan jakaa kolmansille maille. Tiedon jakaminen tapahtuisi vain siinä tapauksessa, mikäli molempia osapuolia uhkasi jokin yhteinen turvallisuusuhka. Sopimus takaa sen, että kerrotuja turvallisuusluokiteltuja tietoja käsitellään turvallisesti ja suojataan niiltä, joille tiedot eivät kuulu. (Euroopan komissio 2021b.)

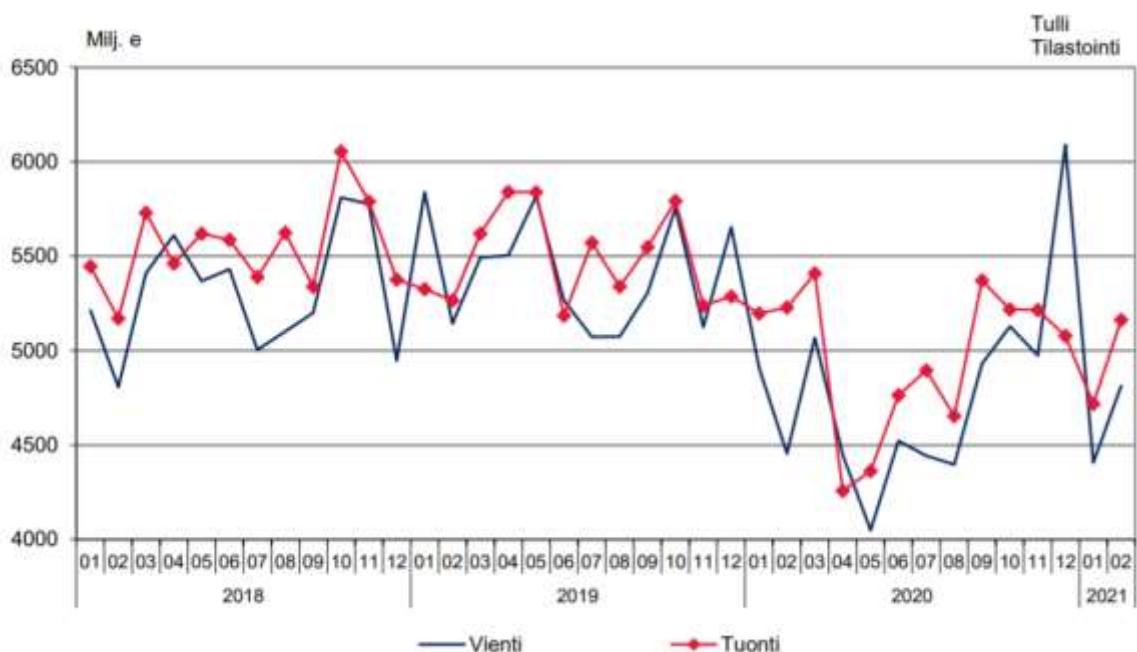
Ydinenergiaa koskeva sopimus varmistaa yhteistyön osapuolten välillä, jotta ydinenergian käyttö toteutuu turvallisesti. Euratom eli Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimus sekä Yhdistynyt kuningaskunta sitoutuvat molemmat noudattamaan kansainvälisiä sitoumuksia, jotka estävät ydinaseiden leviämisen sekä ylläpitävät ydinturvallisuuteen liittyviä tiukkoja normeja. Euratom-sopimus on allekirjoitettu 25. maaliskuuta 1957 Roomassa yhdessä ETY-sopimuksen eli Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen kanssa. Euratom-sopimuksen pääkohtia ovat muun muassa tutkimuksen edistys, tiedon levitys sekä turvallisuusnormien vahvistus väestön sekä teollisuudessa työskentelevien henkilöiden suojaamiseksi. (Euroopan komissio 2021c; Euroopan parlamentti 2021.)

Ydinenergiaa varten luotu sopimus tekee mahdolliseksi muun muassa ydinmateriaalien teknologian sekä laitteiden toimituksen ja siirron, ydinturvallisuuden sekä säteilysuojan toteutumisen. Sopimuksen myötä yhteistyö osapuolten välillä jatkuu myös Euroopan yhteisössä tapahtuvien säteilyhäätätilanteita koskevassa nopean tietojen vaihtamisen järjestelmässä sekä EU:n säteilytietojen vaihtojärjestelmässä. Näiden järjestelyjen ansiosta EU-maat sekä Yhdistynyt kuningaskunta voivat ydinonnettomuuden sattuessa saada toisiltaan luotettavaa säteilytietoa sekä vaihtaa reaaliaikaista tietoa hätätilaan liittyen. (Euroopan komissio 2021c.)

3.3 Tuonti Isosta-Britanniasta

Kaaviossa 1 on nähtävänä Tullin helmikuun 2021 kuukausitilasto, jossa esitetään sekä tuonnin että viennin osalta selvitys Suomen ulkomaankaupasta. Tuonti on merkittynä punaisella viivalla ja vienti sinisellä kaaviossa, jossa aikavälinä on 2018–2021. Kaaviossa on nähtävillä se, että ulkomaankauppa romahti tuonnin osalta vuonna 2020 alle 4 500 miljoonan euron. Suurimpana syynä on COVID-19-viruksen aiheuttamat rajoitukset kaupankäynnissä sekä liikkuvuudessa maasta toiseen sulkutilojen vuoksi. Loppuvuonna tapahtui kuitenkin kaavion mukaan hieman nousua, sillä luvut nousivat takaisin yli 5 000 miljoonaan euroon. (Tulli 2021q.)

Heti tammikuussa 2021 tuonti Suomeen laski kuitenkin uudelleen alle 5 000 miljoonan euron. Tuonnin vähenemisen yhtenä syynä voidaan pitää Ison-Britannian eroamiseen liittyvän siirtymäkauden päättymistä. Tullin kuukausitilastossa on julkaistuna myös tilastointi, jossa näkyy kauppavaihto Suomeen maittain. Siinä Ison-Britannian osuus tuonnin kauppavaihdosta oli 1,8 %. Kuukausitilaston mukaan tuonnin määrä EU:n ulkopuolelta kasvoi 3 % helmikuussa 2021, mutta Ison-Britannian osalta tuonti laski silti edellisestä vuodesta 27,5 %. Tammi-helmikuun yhteenlaskettu tuonnin määrä EU:n ulkopuolelta kuitenkin laski 5,5 % helmikuun kasvusta huolimatta. (Tulli 2021q.)



Kaavio 1. Suomen vienti ja tuonti vuosina 2018–2021. (Tulli 2021q.)

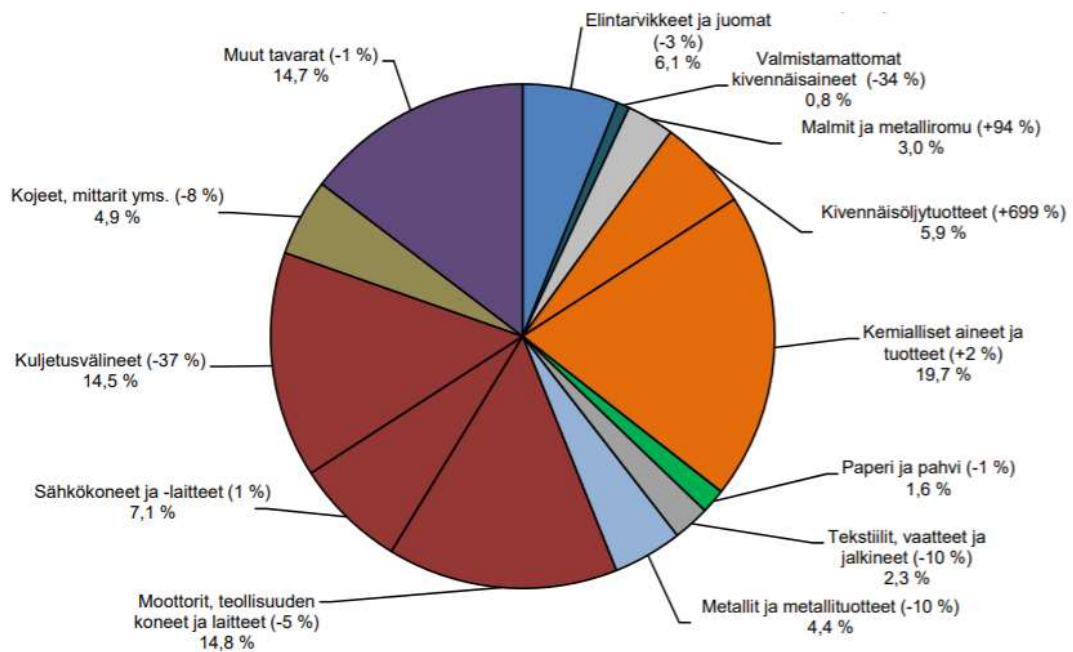
Euroopan komission vuonna 2020 julkaisemassa tiedonannossa käsiteltiin valmistautumista muutoksiin siirtymäajan päättyessä. Kyseisessä tiedonannossa käsiteltiin pääosin niitä asioita, jotka tulisivat voimaan heti siirtymäkauden päättyessä huolimatta siitä, olisiko Euroopan unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välille saatu aikaan tulevaa kumppanuutta koskevaa sopimusta. Tiedoksiannon tehtävänä oli auttaa kaikkia kansalaisia, eri aloilla toimivia yrityksiä sekä viranomaisia valmistautumaan ennalta niihin toimenpiteisiin, jotka tulisivat joka tapauksessa voimaan. Tiedoksiannossa käsiteltiin myös väistämättömiä tapahtumia, jotka tulisivat voimaan tavarakaupan sekä tuonnin osalta siirtymäajan päättymisen jälkeen. (Euroopan komissio 2020.)

Komission julkaisemassa tiedoksiannossa tavarakaupan osalta oli heti mainittuna se, että nämä kyseiset ehdot eivät koske Pohjois-Irlannin kaupankäyntiä. Tämän asian osalta oltiin sovittu myös erosopimuksessa ja sen mukaan Pohjois-Irlannin tavarakaupassa sovelletaan siirtymäajan jälkeen edelleen unionin sääntöjä sekä sovelletaan unionin tullikoodeksia. Muutoin kaupankäynti muuttui Euroopan unionin sekä Yhdistyneen kuningaskunnan väliltä siirtymäajan jälkeen suuresti, sillä eronnutta maata ei koskenut samat säännökset tai kohtelut tavarakaupassa kuin aikaisemmin, kun se kuului vielä Euroopan unioniin. (Euroopan komissio 2020.)

Tullin sivuilla on tehty selvitys Suomen sekä Ison-Britannian välisestä kaupasta vuodelta 2020, jossa kerrotaan sekä tuonnin että viennin osalta kaupan muutoksista. Kaaviossa 2. on listattuna suurimmat Isosta-Britanniasta Suomeen tulevat tuontitavarat tuoteryhmittäin. Suurimpana tuoteryhmänä kaaviolla on kemialliset aineet, joiden osuus Ison-Britannian koko tuonnista on 19,7 %. Seuraavaksi suurimpia ovat muun muassa moottorit, teollisuuden koneet ja laitteet sekä kuljetusvälineet. Molempien näiden ryhmien osuus on yli 14 %. Myös koonti muista tuotteista, jotka eivät ole mainittuna erikseen omana ryhmänään kaaviossa, on yli 14 % koko tuonnin osuudesta. Vähiten Isosta-Britanniasta tuodaan Suomeen valmistamattomia kivennäisaineita, paperia sekä pahvia ja malmia sekä metalliromua. Jokaisen näiden tuoteryhmien osuus koko tuonnista menee alle 5 %. (Tulli 2020.)

Yleisradion sivuilla vuonna 2021 julkaistussa artikkelissa on käsitelty tuontia Yhdistyneestä kuningaskunnasta siirtymäajan jälkeen, ja uutisen mukaan tuonti väheni 52 prosenttia Isosta-Britanniasta Suomeen. Kyseinen tieto oli uutiseen saatu Tullin ennakkotiedoista. Uutinen kertoo, että selvästi vähemmän EU-alueelle tuotiin ruokaa sekä eläinperäisiä tuotteita. Myös esimerkiksi juomien, polttoaineiden ja koneiden sekä laitteiden tuonti on romahtanut brittitilastojen mukaan. Vientiin verrattuna tuonnissa on noin

kahdeksan kertaa enemmän yrityksiä, jotka tuovat Isosta-Britanniasta Suomeen. Osa näistä yrityksistä onkin lopettanut tuonnin kokonaan kyseisestä maasta ja etsii vaihtoehtoisia maita EU:n sisältä, josta voisi tuoda korvaavia tuotteita. Tässä syynä ovat raja-
muodollisuudet sekä tulliselvitys, jotka eivät ole tuttuja yritykselle, joka ei ole ennen tuonut Euroopan unionin ulkopuolelta. Omalta osaltaan hankaluuksia tuonnille Isosta-Britanniasta tällä hetkellä tuo se, että tulliselvitys on ruuhkautunut eikä asiaa auta se, ettei osa yrityksistä ole koskaan tehnyt näitä selvityksiä. Uutisessa mainitaan myös, että tuontiyrietykset ovat ruuhkauttaneet myös Tullin neuvontapalveluita kysymyksillään tuontitulauksesta. (Yle Uutiset 2021.)



Kaavio 2. Tuonti Isosta-Britanniasta tavararyhmittäin. (Tulli 2020.)

4 TUONTIHUOLINTA

Tuontitullausta tarvitaan, kun tavaraa tuodaan Suomen ulkopuolelta, niin sanotuista kolmansista maista. Tämä tarkoittaa tavaraan kohdistuvan arvonlisäveron alustavaa laskeamista ja mahdollisten tullimaksujen maksamista tullille. Arvonlisäveroa maksetaan voimassa olevan ALV-kannan mukaisesti, ja tullimaksut määräytyvät tullinimikkeen mukaan. Yritykset voivat hoitaa tullauksen itse tai valtuuttaa huolintaliikkeen toimimaan edustajanaan tullausasioissa. Asiakkaat kääntyvät usein huolintaliikkeiden puoleen, kun heidän oma aikansa ja/tai osaamisensa ei riitä tulliselvitysten tekemiseen. Logistiikan maailma kiteyttää huolintaliikkeiden perustoimintaperiaatteen hyvin yhteen lauseeseen: ”Huolintaliikkeet huolehtivat siitä, että lähetetty tavara saavuttaa vastaanottajan voimassa olevien kansallisten ja kansainvälisten lakien, direktiivien, määräysten ja sopimusten edellyttämällä tavalla, oikeaan aikaan, oikeassa paikassa ja kustannustehokkaasti.” (Logistiikan maailma 2021a.)

4.1 Arvonlisävero maahantuonnissa

Ennen kaikista tuotavista tavaroista maksettiin arvonlisävero Tullille tuontitullauksen yhteydessä. Nykyään yritykset, jotka kuuluvat arvonlisäverollisten rekisteriin, laskevat itse maahantuonnin arvonlisäverot ja myös ilmoittavat sekä maksavat ne oma-aloitteisesti suoraan Verohallinnolle. Maahantuonnin on esim. yksityisten elinkeinonharjoittajien kohdalla liityttävä heidän liiketoimintaansa. Kun yritys käyttää huolintaliikettä apuna tullauksissa, se voi saada sieltä alustavan ALV-laskelman helpottamaan omaa kirjanpitoaan. Arvonlisäveron tullauksen yhteydessä maksavat yhä yksityishenkilöt sekä yksityiset ja ulkomaiset elinkeinonharjoittajat. He eivät joko kuulu Suomen arvonlisärekisteriin tai sitten maahan tuotava tavara ei liity heidän liiketoimintaansa. (Verohallinto 2017.)

4.2 Tullinimikkeet

Tullinimike on kuudesta kymmeneen numeroa pitkä numerosarja, jonka avulla määritellään tuotavaan tavaraan kohdistuvat tullimaksut, etuuskohtelut, tuontirajoitukset ja kiellot. Näistä kerrotaan tarkemmin myöhemmissä luvuissa. Tullinimikkeen tarkoitus on määritellä mahdollisimman tarkkaan, mikä tuote on kyseessä, mikä on sen

käyttötarkoitus tai mitä materiaalia se on. Tullinimikkeiden kuusi ensimmäistä numeroa ovat käytössä maailmanlaajuisesti ja niiden avulla voidaan seurata esimerkiksi, kuinka paljon minkäkin ryhmän tavaraa liikkuu. Kuusinumeroisia nimikkeitä kutsutaan *HS-nimikkeiksi*. HS-nimikkeet muodostavat pohjan tarkemmille nimikkeille. Näitä ovat 8-numeroinen CN-nimikkeistö ja 10-numeroinen Taric-nimikkeistö. Tullilla on käytössä nimikkeistö, joka jakautuu 21 jaksoon. Nimikkeistö on jaettu materiaalin ja käyttötarkoitusten perusteella, se alkaa elävistä eläimistä ja eläintuotteista ja loppuu taideteoksiin, kokoelma- ja antiikkiesineisiin. (Tulli 2021b.)

4.2.1 Tariffikiintiöt

Tietyille tuontimäärille voidaan myöntää kiintiö, jonka puitteissa nimikettä saa tuoda maahan niin, että siitä maksetaan alennettua tullimaksua tai ei makseta tullimaksuja lainkaan. Kiintiöille sovitaan määräaika, jonka ajan se on voimassa, ja jos kiintiö täyttyy ennen määräajan loppumista, kannetaan tuoduista tuotteista tullia normaaliin tapaan. Kun kiintiö on voimassa, tullilmoituksilla pitää kertoa, paljonko tavaraa ollaan tuomassa maahan. Kiintiöt voivat pohjautua erilaisiin sopimuksiin. Maailman kauppajärjestön (WTO) sopimuksiin perustuvia tariffikiintiöitä voidaan osittain hyödyntää kaikkien maiden tuonneissa ja myös osittain niiden maiden kohdalla, jotka on mainittu sopimusehdoissa. Tariffikiintiöt voivat olla myös Euroopan unionin yksipuolisesti myöntämiä tai ne voivat perustua esimerkiksi EU:n yleiseen tullietuusjärjestelmään, vapaakauppajärjestelyihin tai liittymissopimuksiin. Näitä sopimuksiin perustuvia kiintiöitä voivat hyödyntää tuonnissa vain ne maat, jotka ovat tehneet sopimuksen. (Tulli 2021c.)

4.2.2 Toinen paljous

Toinen paljous tarkoittaa tullauksella tavaran määrän erillistä ilmoittamista. Paljousyksikkö ilmoitetaan, koska joidenkin nimikkeiden tuontimääriä halutaan seurata tarkemmin. Seuranta voi liittyä tuontirajoituksiin, Tullin tilastolliseen arvoon ja niiden tarkkailemiseen. Esimerkiksi kellojen ja vaatteiden nimikkeissä tarvitsee aina ilmoittaa kuinka monta kappaletta tuotetta tuodaan maahan. Kelloissa täytyy ottaa huomioon myös niiden paino. Nettopaino ei saa ylittää Tullin määrittämää raja-arvoa tullauksella. Lisäpaljousyksikön voi joutua määrittämään tullauksella, jos tuote on jonkin erityisluvan alainen. Luvassa saattaa olla määriteltynä, kuinka paljon tuotetta saa kyseisellä luvalla

maahantuoda. Joissakin tuotteissa täytyy toisen paljouden lisäksi ilmoittaa kyseisen tuotteen määrä myös toisessa paljousyksikössä. Esimerkiksi viinit ilmoitetaan tullauksessa ensin litroina ja lopuksi ilmoituksella tarkennetaan määrä vielä hehtolitroiksi. (Tulli 2021r.)

4.3 Tullimaksut

Maahantuotavista tavaroista saattaa joutua maksamaan tullimaksuja Suomen Tullille. Tullimaksun suuruuteen ja mahdolliseen tullittomuuteen vaikuttaa kolme asiaa: tullinimike, tavarán tullausarvo ja tavarán alkuperämaa. Tullausarvolla tarkoitetaan tavarán todellista arvoa eli sitä, mitä ostaja on siitä maksanut. Jos tavarán arvo on yli 150 €, peritään siitä tullauksen yhteydessä tullimaksua, mikäli sille ei ole muuta etuutta tiedossa. Alkuperä voi vaikuttaa tullimaksuihin, jos tuotteet ovat todistettavasti etuuskohteluun oikeutetun maan alkuperäistuotteita. Alkuperäetuuksista ja todistuksista kerrotaan tarkemmin tämän luvun myöhemmässä vaiheessa. (Tulli 2021d.)

Tullinimikkeeseen perustuva tullimaksujen määrä riippuu tuotavasta tavarasta ja sen käyttötarkoituksesta. Jokaisella nimikkeellä on oma määritely veroprosentti. Hyvä esimerkki käyttötarkoituksen mukaan määräytyvästä tullimaksuista on muovista ja metallista valmistetut tuotteet ja osat. Maahantuotaville tavaroille kuuluisi ensisijaisesti löytää oikea nimike niiden käyttötarkoituksen mukaan. Esimerkiksi muovin kappale voi olla jonkin laitteen tai koneen osa, jolloin se voi kuulua esimerkiksi tullinimikkeiden ryhmään 87. Autonosana sen tullimaksu voi olla ilman alkuperäetuetta 4,5 %. Mikäli muoviosa onkin esimerkiksi tietokoneeseen, sen tullimaksu voi olla 0 %. Jos kyseinen osa tullataan muina muovitavaroina, tullimaksu voi olla jopa 6,5 %. (Tulli 2021d.)

Löytämällä käyttötarkoitusta vastaavan tullinimikkeen voi näin ollen myös säästää tullimaksuissa, koska tullimaksun prosentti lasketaan aina tavarán arvosta. Mikäli maahan ollaan esimerkiksi tuomassa 200 eurolla kintaita ja muita käsineitä, joista menee nimikkeen mukaisesti tulliveroa 7,6 %, peritään niistä 15,2 euroa tullimaksua arvonlisäveron lisäksi. (Tulli 2021d.)

4.3.1 Tullittomat nimikkeet

Kaikista Suomeen tuotavista tavaroista ei tarvitse kuitenkaan maksaa tullimaksuja. Tullimaksuissa on käytössä 150 euron arvoraja, jota vähempiarvoisista tavaroista ei tarvitse maksaa tullimaksuja. Myöskään esimerkiksi muuttotavaroista ei tarvitse maksaa tullinkantoa, mikäli on asunut yli vuoden EU:n ulkopuolella tai avioliiton solmimisen myötä tuotavista muuttotavaroista ja häälahjoista. Myöskään opetukseen, tieteelliseen tai kulttuuriin liittyvät tavarat, kojeet ja laitteet sekä esimerkiksi sokeiden tai muiden fyysisesti tai henkisesti vammaisten henkilöiden avustamiseen tarkoitettut tavarat voivat olla tullittomia. (Tulli 2021e.)

4.3.2 Polkumyynti-, tasoitus- ja suojatulli

Joissain tapauksissa maahan tuotavista tavaroista voi joutua maksamaan normaalia korkeampaa tullimaksua. Näitä kutsutaan *polkumyynti-, tasoitus- ja suojatulleiksi*. Näillä pyritään varmistamaan, että kaupankäynnistä ei koidu haittaa EU:n teollisuudelle. (Tulli 2021f.)

Tavaroista voi joutua maksamaan polkumyöntitullia, mikäli tavaralla on tullausarvo alittaa tuotannosta tulleet kustannukset ja kotimarkkinahinnat. Polkumyöntitulli voidaan asettaa myös yrityskohtaisesti. Polkumyöntitullia kannetaan normaalin tullimaksun lisäksi ja sen arvosta lasketaan myös arvonlisävero. Polkumyöntitulli määräytyy prosentuaalisesti tullausarvon perusteella. Polkumyöntitullin suuruus voidaan laskea myös polkumyöntiasetuksessa määritetyn perushinnan ja tuonnissa käytettävän tullausarvon erotuksena. Toisin sanoen jos määritelty perushinta on korkeampi kuin tuotavan tavaralla on tullausarvo, voidaan tullauksesta kantaa polkumyöntitullia niiden välisen erotuksen summa. (Tulli 2021f.)

Mahdollista polkumyöntiä koskeva tutkimus laitetaan vireille toimittamalla kirjallinen hakemus Euroopan komissiolle. Jäsenmaan asianosainen viranomaisena käy hakemuksen läpi ja osallistuu myös käsittelyn edetessä tutkimuksiin, jos perusteet ja todistusaineisto ovat riittäviä polkumyöntimenettelyn vireille panemiseksi. Polkumyöntitullin voi aiheuttaa, jos tuotetta myydään alihintaan ja se aiheuttaa Euroopan unionin teollisuudelle haittaa tai voidaan todeta haitan syntyvän olevan mahdollista. Komissio julkaisee Euroopan unionin virallisessa lehdessä tiedonannon polkumyöntimenettelystä, jossa kerrotaan tutkimuksen kohteena oleva tuote, viejät, tapauksen taustoista yleisesti ja määräaika,

johon mennessä asianosaisten on esitettävä näkemyksensä komissiolle. Asianomistajat voivat ilmaista kantansa esitettyihin väitteisiin pyytämällä komissiolta tilaisuutta tulla kuulluiksi. Komissiolta voi pyytää myös virallista tapaamista. Asianosaisten on pidettävä huolta, että tulee kuulluksi ennen määräajan päättymistä, koska vain siten voidaan pitää huolta asianosaisten etujen valvonnasta käsittelyn edetessä. (Tulli 2021f.)

Jos hakemuksen tukena on tarpeeksi näyttöä polkumyöntitullin asettamista varten, tavaramalle voidaan asettaa väliaikainen polkumyöntitulli. Väliaikainen polkumyöntitulli on voimassa kuusi kuukautta, ja sitä kannetaan tuontitullauksen yhteydessä laittamalla polkumyöntitullin suuruinen summa vakuudeksi esimerkiksi tallettamalla se. Lopulliset polkumyöntitullit määräytyvät viejittäin tehdyn selvityksen perusteella, ja se tehdään väliaikaisen polkumyöntitullin voimassaoloaikana. Lopullisen polkumyöntitullin voimassaoloaika on viisi vuotta, ja sen asettamisen yhteydessä päätetään myös väliaikaisen polkumyöntitullin kantamisesta. Väliaikaisen polkumyöntitullin suuruutta ei voida nostaa. Lopullisen polkumyöntitullin tasoa voidaan tarkistaa vuoden kuluttua sen alkamisesta, mikäli sille on riittävästi perusteita. Kun lopullisen polkumyöntitullin voimassaoloaika on jäljellä noin puoli vuotta, komissio ilmoittaa siitä Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Viimeisen puolen vuoden aikana voi esittää uusia todisteita ja perusteluja haitan mahdollisesta jatkumisesta ja polkumyöntitulli pysyy voimassa tutkimuksiin kuluvan ajan. (Tulli 2021f.)

Tasoitustullia voidaan joutua kantamaan tullauksen yhteydessä, mikäli tavaran vientiin on saatu valtion tukea. Valtion tuki tavaran viennissä vaikuttaa tuojamaan omiin tuottajiin negatiivisesti. Tasoitustullia haetaan tietyille tuotteille samalla tavoin kuin polkumyöntitullia, ja sen vireillepano tapahtuu myös hyvin samankaltaisesti. Tuotteeseen voi kohdistua samanaikaisesti sekä tasoitustulli että polkumyöntitulli. Myös suojatullien tehtävänä on suojella kotimaisia tuottajia, jos tavaraa aletaan äkillisesti tuomaan maahan ulkomailta kilpailijoilta. Kaikkien lisätullien tarkoituksena on säilyttää kotimaisten tuottajien kilpailukyky markkinoilla. (Tulli 2021f.)

4.4 Tullaukseen liittyvät asiakirjat

Kauppalasku on tulli-ilmoituksen tärkein asiakirja. Tullauksen tekemiseen tarvitaan kauppalasku, josta selviää, kuka on tuotteen myyjä ja maahantuoja sekä heidän osoitteensa. Mikäli tavaran maahantuojan ja toimituspaikan osoite ovat eri osoitteita myös maahantuojan yhteystiedot, kuten puhelinnumero ja sähköpostiosoite olisi hyvä löytyä laskulta. Myyjän tulee ilmoittaa kauppalaskulla myös maksutiedot ostajaa varten. Yhteys- ja

maksutietojen lisäksi, tärkeimpiä tietoja laskulla on tavarahan arvo, käytetty valuutta, toimintusehto ja mahdolliset rahtikustannukset. (Tulli 2021g.)

Mikäli laskulla on useampaa eri tavaraa, jokaiselle eri tullinimikkeen tavaralle täytyy olla oma hinta eriteltyinä. Mahdolliset alennukset ja tavarahan alkuperämaa on myös oleellisia tietoja ilmoittaa laskulla. Tavarahan kappalemäärien tietoa tarvitaan etenkin, jos laskulla on nimikkeitä, jotka vaativat toisen paljouden käyttämistä. (Tulli 2021g.)

Kauppalaskulta tulisi selvittää myyjän tavaralle määrittämä tullinimike, jonka tulisi vastata annettua tavarankuvausta. Tavarankuvauksenkin on tärkeää olla mahdollisimman tarkka, jotta huolitsija pystyy sen avulla tarvittaessa määrittelemään tullinimikkeen, jos se esimerkiksi puuttuu laskulta. (Tulli 2021g.)

Muita tärkeitä tietoja ovat mm. kauppalaskun päiväys ja numero. Näillä tiedoilla pystytään tarkemmin kohdistamaan kauppalasku ja siihen tehty tullii-ilmoitus. Kauppalaskun numero on myös tärkeä tieto mikäli lähetyksessä on usean eri kauppalaskun tavaroita, koska silloin saadaan oikea arvo ilmoitettua oikean laskun kohdalle. (Tulli 2021g.)

Mitä enemmän tietoa laskulla on lähetyksestä ja sen sisältämistä tavaroista, sen parempi. Laskulla voi olla hyvä ilmoittaa esimerkiksi lähetyksen kollojen lukumäärä, sekä brutto- ja nettopaino. Näistä tiedoista huolitsija pystyy tarkistamaan ja vertailemaan laskulla myyjän ilmoittamia tietoja järjestelmästä saatuihin tietoihin. Ilman kauppalaskua ei tuontitullausta pysty tekemään. Tulliasiakirjoja ovat myös erilliset alkuperätodistukset, kuten A. TR. ja EUR.1, lähetyksen pakkauslistat ja rahtikirja. (Tulli 2021g.)

4.4.1 Tullietuuskohtelu kauppalaskuilmoituksella

Joissain tapauksissa tavaroista voidaan kantaa normaalia tullimaksua alhaisempaa tullia tai poistaa tullimaksut kokonaan. Tullietuuskohtelua voi saada esimerkiksi tuotteen alkuperän perusteella. Tullietuuskohtelua kutsutaan myös *preferenssikohteluksi* ja se ilmoitetaan itse tullii-ilmoituksella oikeilla asiakirjakoodeilla ja preferenssikodeilla. Alkuperä osoitetaan asianmukaisella alkuperäselvityksellä ja sen tulisi käydä ilmi kauppalaskulla tai erillisellä alkuperätodistuksella. Suurimmalla osalla maailman valtioista on mahdollisuus hyödyntää tullietuuksia. Koko maailman valtioista vain noin 20 on näiden etujen ulkopuolella. Tullietuuskohtelun saamiseksi on kuitenkin tiettyjä edellytyksiä ja vaatimuksia. Maahantuotava tuote on oltava sopimukseen kuuluvan valtion alkuperätuote, kuuluttava sen tuotekatteeseen ja sen on myös tultava maahan suoraan edunsaajavaltiosta,

jossa se on valmistettu. Alkuperäetuuskohtelun saavien tuotteiden kohdalla on järjestyksessä määritelty, millaisia edellytyksiä tuotteilla on saada verohelpotuksia. Alkuperäselvityksiä on muutamia erilaisia. Alkuperäetuuden voi saada esimerkiksi viejän ilmoituksella kauppalaskussa. Tämä tarkoittaa määrämuotoista alkuperälauseketta, jossa vaakuutetaan tuotavan tavaran olevan lähtömaan alkuperätuotteita. Alle 6 000 euron lähetyksiin riittää viejän alkuperäinen allekirjoitus, ja sitä voi käyttää kuka tahansa viejä kyseisessä maassa. Jos lähetyksen arvo ylittää 6 000 euroa, on annettussa alkuperäilmoituksessa ilmoitettava yksityiskohtainen lupanumero, jonka voi saada Tullilta (Tulli 2021h.). Määrämuotoinen lauseke on kuvattuna Tullin sivuilla seuraavanlaisesti: "The exporter of the products covered by this document (customs authorization No....(1)) declares that, except where otherwise clearly indicated, these products are of..... (2) preferential origin." (Tulli 2021p.)

4.4.2 Alkuperätodistukset

Alkuperä voidaan todistaa myös lomakkeilla, joista yleisimpiä ovat EUR.1 ja A.TR. EUR.1-todistus vahvistetaan Tullin toimipaikassa, ja sitä voi käyttää monien maiden alkuperätodistuksena. EUR.1:n voi monissa tapauksissa korvata kauppalaskun alkuperälausekkeella, mutta esimerkiksi silloin, kun lähetyksen arvo ylittää 6 000 euroa, eikä viejällä ole lupanumeroa, EUR.1 on hyvä vaihtoehto. A.TR.-tavaratodistuksella osoitetaan tuotavien tavaroiden tullioikeudellinen asema EU:n ja Turkin välisessä kaupankäynnissä. A.TR.-todistuksella on eritelty kaikki laskun tuotteet, joita alkuperäetuus koskee. Toisin kuin alkuperälauseketta käytettäessä, samalla tuonti-ilmoituksella A.TR.-todistuksella etuuskohtelua saavien tuotteiden kanssa ei voida ilmoittaa etuuskohtelun ulkopuolelle jääviä tuotteita. Jokaisessa A.TR.-lomakkeessa on oma lomakkeen numero, joka ilmoitetaan tullauksen asiakirjaviitteissä ja lomakkeessa tulee olla myös päiväys ja allekirjoitus. Vielä vuonna 2020 oli käytössä Form A-lomake, jolla voi saada alkuperäetuuden tuotaessa GSP-maista eli kehitysmaista. Lomakkeen tilalle tuli aiemmin mainittu kauppalaskuilmoitus alkuperälausekkeella, joihin riittää viejän allekirjoitus 6 000 euroon asti. Alkuperäetuuden voi sen jälkeen saada, jos myyjä rekisteröityy EU:n REX-tietokantaan. Tämän jälkeen alkuperälausekkeella ilmoitetaan viejän rekisteröintinumero. Kaikkia alkuperäetuuskohteluun oikeuttavia papereita on arkistoitava vähintään 6 vuotta, lukuun ottamatta kauppalaskuja, joissa on Tullin lupanumerolla varustettu alkuperälauseke. (Tulli 2021p.)

4.5 Tuontirajoitukset

Tuontirajoitus tarkoittaa sitä, että joidenkin maahantuotavien tuotteiden kohdalla tuontia on joko rajoitettu tai niiden tuominen on kokonaan kiellettyä joko EU:n asettamien säännöksiä nojalla tai kansallisilla säännöksillä. Rajoitettuja tuotteita ovat muun muassa aseptit, kasvit, elintarvikkeet sekä lääkkeet. Suomessa näitä rajoituksia valvovana viranomaisena toimii Tulli, mutta myös muut viranomaiset voivat hallinnoida rajoituksia sekä myöntää tuontirajoituksen alla oleville tuotteille mahdollisia tuontilupia. Aseiden tuontilupia myöntävä viranomainen on poliisi, lääkkeiden Lääkealan turvallisuus- ja kehittämiskeskus Fimea sekä kasvipöytäisten tuotteiden tuontiin EU:n ulkopuolelta tarvitaan useimmissa tapauksissa kasvinterveystodistus. (Tulli 2021i.)

Tuontirajoitusten ilmoittaminen tuonti-ilmoituksella merkitään koodeilla esimerkiksi negaatio-, toimenpide- tai lupakoodeja käyttämällä. Negaatiokoodien kohdalla ilmoitettavat tuotteet eivät ole rajoituksen alaisia, toimenpidekoodeja käytetään, mikäli tavaraan kohdistuu tuontirajoitus, ja lupakoodeja käyttämällä pystytään tullilmoituksella ilmoittamaan tuontiluvasta. Jos tuontitavara on rajoitettu, tuojan on tarpeen mukaan haettava tuontilupa sellaiselta viranomaiselta, joka hallinnoi kyseisten tuotteiden lupia. Tuontiluvan numero tulee ilmoittaa tuonti-ilmoituksella sekä silloin, kun tavara asetetaan menettelyyn, mikäli tullilupa tai muu viranomainen sellaista vaatii. (Tulli 2021i.)

4.5.1 Kasvipöytäiset tuotteet

Suurin osa kasvipöytäisistä tuotteista kuuluvat niihin tuotteisiin, joiden maahantuontia on rajoitettu. Näiden tuotteiden maahantuonti alkaa sillä, että niille myönnetään kasvinterveystodistus lähtömaassa, mikäli lähetettävät tuotteet täyttävät EU:n vaatimukset. Kasvinterveystodistusta ei tarvita, jos tuodaan esimerkiksi pakastettuja, säilöttyjä tai kuivattuja kasveja, eikä kuivattujen siementen tai pähkinöiden osalta. Jokaisen Suomen raja-aseman kautta kasvinterveystodistusta vaativia lähetyksiä ei voi maahantuoda. (Ruokavirasto 2021a.) Raja-asemia, joiden kautta edellä mainittuja tuotteita voidaan tuoda, ovat muun muassa Helsingin lentoasema, Vaalimaan rajatarkastusasema sekä Turun lentoasema. Turun lentoaseman kautta voi tuoda pelkästään siemeniä, mutta Helsingin sekä Vaalimaan kautta voidaan maahantuoda kaikkia kasvipöytäisiä tuotteita. Tavaroiden saapuessa maahan niille tehdään kasvintarkastajan suorittama kasvinterveystarkastus, joka yleensä hoidetaan raja-asemalla. (Tulli 2019; Ruokavirasto 2021a.)

4.5.2 Rekisterit

Kasviperäisten tuotteiden maahantuoja on kuuluttava eri rekistereihin ja tehtävä ilmoituksia tuotteista, joita aiotaan tuoda maahan. Lähetyksen tuomisesta maahan tarvitsee myös erikseen ilmoittaa kasvinterveystarkastajalle CHED-numeron kanssa, jonka pystyy saamaan TracesNT-järjestelmästä. Kasvintarkastaja suorittama tarkastus lähetykselle on yleensä maksullinen. Siemeniä tuodessa rekisteröidytään vielä erikseen siementen maahantuojaksi. Kasvinterveysrekisteriin rekisteröityminen on pakollista jokaiselle, joka maahantuo EU:n ulkopuolelta tuotteita, joiden mukana maahan voisi levitä myös kasvi-tauteja tai tuholaisia. Common Health Entry Document for Plants, Plant Products and Plant propagating material eli lyhyesti CHEP-PP on kasvinterveydellinen tuloilmoitus, jonka maahantuoja tai maahantuojan edustaja täyttää ennen kuin voi maahantuoda tuotteita, jotka vaativat kasvinterveystodistuksen. (Ruokavirasto 2021a; 2021b.)

4.6 Tullausmenettelyt

Tullausmenettelyllä tarkoitetaan tapaa, jolla tavara tuodaan maahan. Onko kyseessä asiakkaan ostama tavara, palautus vai tulevatko tuotavat tavarat Suomeen esimerkiksi korjaukseen? Alla olevissa kappaleissa on kuvattu muutamia yleisimpiä tullausmenettelyjä.

Eniten käytetty tuontitullausmenettely on luovutus vapaaseen liikkeeseen. Tavaroiden tullaaminen vapaaseen liikkeeseen edellyttää arvonlisäveron maksamisen tai ilmoittamisen verottajalle ja mahdollisten tullimaksujen maksamisen tullauksen yhteydessä. Kun tavara on kerran tullattu kolmannelle maasta Euroopan unioniin kuuluvaan maahan, siitä ei tarvitse maksaa uudelleen tulliveroja, mikäli sitä kuljetetaan EU:n sisälle. Lähes kaikki normaali ostotoiminta tullataan vapaaseen liikkeeseen, koska niitä ei ole tarkoitus esimerkiksi palauttaa takaisin lähettäjälle. (Tulli 2021j.)

Palautuksille on monta erilaista tullausmenettelyä riippuen siitä, miten tavara on viety EU:n ulkopuolelle. Mikäli tavara on viety lopullisena vientinä mutta palautuu syystä tai toisesta takaisin Suomeen, se tullataan luovutuksena vapaaseen liikkeeseen. Tullauksesta maksetaan normaalisti mahdolliset tulliverot ja menettelyssä ilmoitetaan, että tavara on palautus. Kun tavara palautuu väliaikaisesta viennistä, esimerkiksi maksullisesta korjauksesta, voidaan tullaukselta poistaa tullimaksut esittämällä viennin asiakirjat tullauksen yhteydessä. Tarvittavat asiakirjat ovat poistumisvahvistettu luovutus päätös,

vientiproforma ja vientirahtilasku. Arvonlisävero jää kuitenkin ostajalle ilmoitettavaksi verottajalle, mutta ALV lasketaan korjauskuluista, ei tavarán arvosta. Väliaikainen vienti täytyy aina päättää tuomalla ne oikealla menettelyllä takaisin Suomeen. Palautuksen on tapahduttava kolmen vuoden sisällä viennistä. (Tulli 2021k.)

Suomeen voidaan tuoda tavaraa myös sisäisellä jalostusmenettelyllä. Tätä menettelyä voidaan käyttää, jos tavaraa on tarkoitus korjata tai se ei muusta syystä palaudu samassa tilassa kuin missä se tuotiin. Kun tuotava tavara tullataan maahan sisäisen jalostuksen menettelyllä, tullauksesta ei kanneta tullimaksuja eikä veroja. Sisäisen jalostuksen jälkeen tavarat voidaan jälleenviedä maahan, josta ne tulivat, tai päättää menettely luovuttamalla tavara vapaaseen liikkeeseen. Mikäli tavara vapautetaan vapaaseen liikkeeseen, on siitä maksettava mahdolliset tullimaksut, sekä arvonlisävero. Sisäisen menettelyn käyttämiseen tarvitaan aina Tullilta lupa ja yleensä sen voi saada unioniin sijoittautunut yritys, mutta myös EU:n ulkopuolinen toimija voi joissain erityistapauksissa sen saada. Lupaa haettaessa tulli-ilmoituksella Tullilta, täytyy hakijan myös täyttää lomake, jossa selviää tarkemmin sisäisen jalostuksen tavoitteista ja määräajasta. Sisäisen jalostuksen menettely on päätettävä määräajassa, joka on ilmoitettu hakemuksessa ja sen päättämisen jälkeen on annettava kolmenkymmenen päivän kuluessa päätöstilitys valvovalle tullille. (Tulli 2021l.)

Tavaraa voidaan tuoda maahan myös näytteeksi, tilausten hankkimiseksi. Mikäli näytteet tulevat myyntitarkoituksiin, tulee ne tuontitullata samalla tavalla kuin muukin normaali tuonti. Tavarat pystyy tuomaan maahan ilman tullien ja arvonlisäveron maksamista, mutta mahdollistaakseen tämän tavarat on tehtävä vietäessä myyntikelvottomiksi. Tämä tarkoittaa tuotteen reiittämistä, repimistä tai leimaamista. Tavaraita, joita ei voida tehdä myyntikelvottomiksi pelkästään näytekäyttöön ei voi tuontitullata maksamatta arvonlisäveroa ja mahdollisia tullimaksuja. Näytelähetyksistä on myös selvittävä tuotteiden laji ja laatu. (Tulli 2021m.)

Ilman tullimaksujen ja arvonlisäveron maksamista voi tuoda Suomeen myös esimerkiksi omia muuttotavaroita. Tämä onnistuu kuitenkin vain, jos takaisin muuttava henkilö on asunut EU-alueen ulkopuolella yli vuoden ja muutettavat tavarat ovat olleet hänen omistuksessaan vähintään kuusi kuukautta. Arvonlisäveroton ja tulliton tuonti on mahdollista vain tapauksissa, jossa henkilö on vaihtamassa vakituisen asuinpaikkansa Suomeen. Muuttotavaroista on kuitenkin tehtävä asianmukainen tuontiselvitys ja muuttavan henkilön on täytettävä Tullin lomake, jossa vakuutetaan muuttotavaroiden täyttävän vaaditut edellytykset. (Tulli 2021n.)

4.7 Incoterms 2020

International Commercial Terms, lyhemmin tunnettuna Incoterms on Kansainvälisen kauppakamarin ylläpitämä, yhdentoista toimituslausekkeen kokoelma. Toimituslausekkeet ovat olennainen osa kaupankäyntiä, koska niiden avulla voidaan määrittellä mm. tavaran toimitustapa, riskin siirtymiskohta myyjältä ostajalle, kuljetuksen kustannusten jakautuminen, muodollisuuksien hoitaminen rajalla, sekä kuljetukseen liittyvät vakuutukset. Kuvassa 2 on havainnollistettu toimituslausekkeiden käyttö sekä vastuun jakautuminen eri lausekkeissa ostajan sekä myyjän välillä. Toimituslausekke tulisi olla ilmoitettuna jokaisessa laaditussa kauppalaskussa. Kaupanteon yhteydessä sovitun toimituslausekkeen tärkeys tulee esille viimeistään ongelmatilanteissa, koska siitä pystytään tarkistamaan, kumpi kaupan osapuolista on vastuussa toimituksen mistäkin vaiheesta ja kustannuksista. Toimituslausekkeet ovat samat jokaisessa maassa ja niiden uusin versio Incoterms 2020 on otettu käyttöön 1.1.2020. Toimituslausekkeitä on käytetty jo useita vuosikymmeniä selkeyttämään kansainvälistä kaupantekoa ja niiden avulla on saatu yhtenäistettyä maiden välistä kaupantekoa koskevia sääntöjä ja kauppatapoja. Ensimmäinen kokoelma toimituslausekkeitä julkaistiin jo 1936 ja niitä päivitetään säännöllisin väliajoin vastaamaan alati kehittyvää kansainvälistä kaupankäyntiä. (ICC Finland 2021.)

Toimituslausekkeilla on tärkeä tehtävä myös tullausarvon määrittämisessä. Toimituslausekkeella määritellään rahdin maksaja toimituksen jokaisessa vaiheessa ja rahtikulut ovat osa tuotteiden kokonaistullausarvoa. Mitä aikaisemmin vastuu rahdin maksamisesta siirtyy ostajalle, sitä korkeampi on rahdin hinta ja samalla myös korkeampi tullausarvo. Toimituslausekkeiden eroista muun muassa vastuu rahdin maksamisen vaihtumispisteestä selviää tarkemmin seuraavissa kappaleissa.

Toimituslausekkeet ovat kolmekirjaimisia lyhenteitä, jotka voidaan jakaa neljään lausekeryhmään: E-, F-, C- ja D-lausekkeisiin. E-lausekkeisiin kuuluu vain yksi toimitusehto: EXW (ex works), noudettuna lähettäjältä. Tässä toimitusehdossa melkein kaikista kuluista ja riskeistä vastaa ostaja. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kun myyjä on hoitanut tuotteen ostajan saataville, kaikki vastuu lähetyksestä siirtyy ostajalle. Ostajan täytyy itse hoitaa nouto, lastaus ja kuljetus sovitusta paikasta. (Logistiikan maailma 2021b; 2021c.)

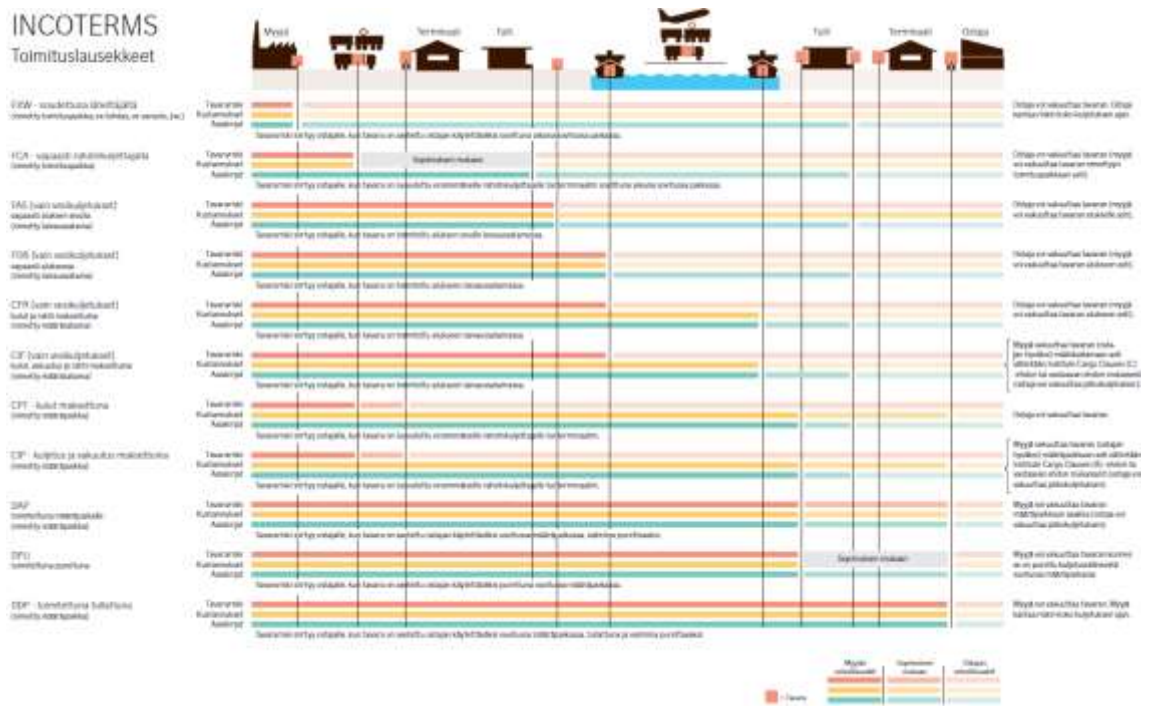
F-lausekkeisiin kuuluu FCA, FOB ja FAS. FCA (free carrier) tarkoittaa vapaasti rahdinkuljettajalla. Vastuu lähetyksestä siirtyy ostajalle, kun myyjä on toimittanut tavaran sovitusostajan käyttämälle kuljetusliikkeelle. Vaihtoehtoisesti ostaja voi hakea tavarat

myyjältä. Myyjä huolehtii silti pakkauksesta ja lastauksesta ostajan puolesta. Vientiselvitys on myös myyjän tehtävä, mutta loput hoitaa ostaja. FAS (free alongside ship) ja FOB (free on board) soveltuvat ainoastaan merikuljetuksiin. FAS tarkoittaa vapaasti aluksen sivulla. Tämän toimitusehdon mukaan myyjän vastuu päättyy, kun tavara on toimitettu sovittuun laivaussatamaan aluksen viereen. Myyjä hoitaa vientiselvityksen. Ostaja vastaa tämän jälkeen kaikista kustannuksista, riskeistä ja myös tuontiselvitykset kuuluvat ostajan tehtäviin. FOB, vapaasti aluksessa on hieman samanlainen kuin FAS, mutta myyjällä on hieman enemmän tehtäviä. Myyjän pitää toimittaa lähetys aluksen kyytiin ja vastata vientiselvityksestä. Heti kun tavara on onnistuneesti lastattu, vastuu siirtyy ostajalle. (Logistiikan maailma 2021d; 2021e; 2021f.)

C-lausekkeisiin kuuluu CIF (cost, insurance and freight), CFR (cost and freight), CPT (carriage paid to) ja CIP (carriage and insurance paid to). C-lausekkeista CIF ja CFR sopivat ainoastaan merikuljetuksiin. CIF, kulut, vakuutus ja rahti maksettuna tarkoittaa, että myyjä on vastuussa tavaroista siihen asti, kun ne ovat toimitettu eli lastattu alukseen. Tämän jälkeen myyjä on veloitettu maksamaan tavaroille vakuutuksen ja riskit siirtyvät ostajalle. Myyjä hoitaa vientiselvitykset ja maksaa rahdit sovittuun määräsatamaan asti. Ostaja hoitaa kuljetuksen määräsatamasta ja hoitaa tuontimuodollisuudet. CFR, kulut ja rahti maksettuna, on CIF-lausekkeen kaltainen, mutta myyjä ei hoida tavaroille vakuutusta. Tämäkin toimitusehto velvoittaa myyjää hoitamaan vientiselvitykset, lastaamaan tavarat alukseen ja huolehtimaan toimituksesta sovittuun määräsatamaan. Myyjä vastaa riskeistä siihen asti kunnes tavarat on lastattu alukseen, mutta rahtikustannuksista myyjä huolehtii ostajan kanssa sovittuun määräsatamaan asti. Ostaja huolehtii tuontimuodollisuuksista ja vastaa riskeistä lastauksen jälkeen. (Logistiikan maailma 2021g; 2021h.)

CPT, kuljetus maksettuna, velvoittaa nimensä mukaisesti myyjää maksamaan rahdit sovittuun määräpaikkaan ostajan puolesta. Ostajan on maksettava tässä tapauksessa tuotteesta kaikki muut kustannukset sekä huolehdittava mahdollisista tavaroille aiheutuvista vahingoista. CPT toimitusehdossa myyjä huolehtii vientimuodollisuudet ja ostajalle jää tuontimuodollisuuksista vastaaminen. CIP, kuljetus ja vakuutus maksettuna, velvoittaa nimensä mukaisesti myyjää maksamaan rahdit ja vakuuttamaan tavarat ostajan puolesta. CIP-toimitusehdossa myyjän on otettava laajempi vakuutus tavaroille kuin CIF-toimitusehdossa. Riskit ovat kuitenkin ostajan vastuulla, kun tavarat ovat siirtyneet toimitukseen. Vahingon sattuessa on ostajan vastuulla hoitaa asia vakuutusyhtiön kanssa. Myös CIP-lausekkeessa myyjä hoitaa vientimuodollisuudet ja ostaja tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailma 2021i; 2021j.)

D-lausekkeisiin kuuluu DAP (Delivered at place), DPU (Delivered at place unloaded) ja DDP (Delivered duty paid). Kaikissa D-lausekkeiden ryhmään kuuluvissa toimitusehdoissa myyjällä on enemmän vastuuta kuin ostajalla. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu toimittaa tuotteet sovittulle toimituspaikalle lähelle ostajaa ja vastaa vahingoista siihen asti. Myyjä myös maksaa suurimman osan kuluista ja hoitaa vientimuodollisuudet. DDP tarkoittaa, että tavaran kuuluu toimitusehdon mukaisesti olla toimitettuna tullattuna, eli myyjä huolehtii myös tuontimuodollisuuksista ostajan puolesta. DAP-lausekkeessa tavara toimitetaan määräpaikalle, mutta ostaja huolehtii tuontimuodollisuuksista. Myös DPU ehdossa ostaja huolehtii tuontimuodollisuuksista, mutta myyjän pitää toimittaa tuote lähelle ostajaa ja huolehtia lastauksen purkamisesta. (Logistiikan maailma 2021k; 2021i; 2021m.



Kuva 2. Incoterms 2020. (If 2020.)

5 BREXITIN VAIKUTUS YRITYS X:N TUONTIHUOLINTAAN

Yhdistyneen kuningaskunnan eroamisen vaikutuksia huolinta-alaan oli mahdotonta enustaa etukäteen. Yritys X:n tuontihuolinnan osalta ei pystytty tarkkaan arvioimaan sitä, kuinka paljon tullattavien lähetyksien määrä tulisi kasvamaan eron myötä. Yrityksen tuontihuolinnan työntekijöille toteutettiin haastattelu, jossa läpikäytiin Brexitin vaikutuksia tuontihuolintaosastoon. Haastatteluun osallistui kolme työntekijää, joilta kysyttiin, mitä kaikkea yrityksessä tehtiin valmistauduttaessa tulevaan tilanteeseen, mitkä olivat suurimmat haasteet sekä yllättikö Brexitin vaikutukset. Samat kysymykset toteutettiin myös kirjallisena haastatteluna tuonnin esihenkilölle, joka vastasi niihin sähköpostin välityksellä.

Haastatteluissa selvisi, että valmistelut oli aloitettu jo vuonna 2019. Yrityksen järjestelmistä oli kerätty dataa sellaisista yrityksistä, jotka ennen Ison-Britannian eroamista harjoittivat tuontia kyseisestä maasta, käyttäen Yritys X:n tarjoamia palveluita. Suurin osa asiakkaista oli uusia tuontihuolinnalle, sillä he olivat ainoastaan tuoneet Euroopan unionin sisältä. Kyseisten tietojen avulla tuontihuolinnassa aloitettiin valmistelut ja otettiin yhteyttä asiakkaisiin jo etukäteen luoden heille valmiiksi asiakastietoja tullausjärjestelmään, jotta siirtymäkauden päättyessä 1. tammikuuta 2021 tullaukset voitiin aloittaa Ison-Britanniasta tuleville lähetyksille ilman, että aikaa kului asiakkaiden tietojen pyytämiseen. Esihenkilön haastattelussa kävi ilmi, että yrityksen verkostossa tehtiin paljon uudistuksia, kuten muun muassa rakennettiin erilaisia reitityksiä ja testattiin niiden toimintaa. Myös Tullin kanssa oli käyty ennen siirtymäkauden päättymistä paljon Brexitin valmistavia kokouksia.

Asiakkaiden tietojen keruun lisäksi tiedottaminen oli isossa roolissa, kun yrityksessä valmistauduttiin tulevaan. Yrityksen toimesta pyrittiin tiedottamaan asiakkaita hyvissä ajoin sekä suomen- että englanninkielisellä tiedotteella. Kyseinen tiedote oli kattava sekä sitä toimitettiin ja myytiin asiakkaille, jotta Brexitin vaikutukset eivät tulisi yllätyksenä. Asiakkaille oli tärkeää saada annettua paljon informaatiota liittyen tulevaan muutokseen Ison-Britannian tuonnin osalta, sillä tulevana asiakaskuntana oli sellaisia, joiden liiketoimintaan ei kuulunut tuonti EU:n ulkopuolisista maista. Myös EORI-numeron hakemisessa opastettiin asiakkaita, jotta sellainen olisi hankittu ennen tuonnin aloittamista. EORI-numero on EU:ssa käytettävä tunnistenumero, jonka saa rekisteröityessään tullilta ja sitä

käytetään aina yrityksen asioidessa minkä tahansa tulliviranomaisen kanssa EU:n jäsenmaissa (Tulli 2021o.).

Myös yrityksen työntekijöille tuli tilanteen myötä uutta tietoa, muun muassa alkuperäetuudet Ison-Britannian lähetyksille sekä niissä ilmoitettavat asiakirjakoodit tullauksella. Haastatteluissa kävi kuitenkin ilmi, että osaston henkilökunta olisi kaivannut enemmän tiedotusta ja koulutusta ennen siirtymäkauden loppua. Haastateltavat kertoivat, että lyhyt, selkeä ja ytimekäs tietopaketti Brexitistä olisi voinut selventää kaikille työntekijöille paremmin, millaisia muutoksia tullausprosessissa on odotettavissa työntekijän näkökulmasta. Tieto olisi näin toteutettuna ollut yhdessä ja samassa paikassa, eikä ripoteltuna eri tiedotteisiin. Tämä oli kuitenkin mahdotonta toteuttaa kiireisellä aikataululla, koska kauppasopimuksen väliaikainen hyväksyminen tapahtui vasta joulukuussa 2020 eli siirtymäajan lopulla. Yrityksessä ei voitu etukäteen tietää esimerkiksi alkuperään liittyviä asioita ennen kuin sopimus oli hyväksytty.

Siirtymäajan päättyessä 1. tammikuuta 2021, alkoi Ison-Britannian lähetyksien tullaus Yritys X:n tuontihuolinnassa. Haastattelussa kerrottiin, että prosessina kyseisestä maasta tulevien lähetyksien tullaus ei ole erilaista muihin verrattuna, mutta odotettavissa oli silti haasteita. Haasteina kerrottiin muun muassa olevan lähetysten määrä, jota ei pystytty ennakoimaan sekä Ison-Britanniasta viejien puutteelliset asiakirjat. Lähetyksien suuren määrän vuoksi haasteena koettiin myös se, ettei uusien työntekijöiden rekrytointi vastannut tarvetta. Kyseiseen tehtävään perehdyttämiseen käytettävä aika määriteltiin, että se olisi noin 3 kuukautta. Tämän jälkeen uusi työntekijä osaisi perusasiat, kuten tullaamisen ja olisi hyödyllinen yritykselle. Uusien työntekijöiden perehdyttäminen oli kuitenkin vielä kesken sillä hetkellä, kun lähetyksien määrä kasvoi.

Yhtenä haasteena pidettiin myös asiakkaiden tietämättömyyttä tullausprosessista opastuksista huolimatta, kun aloitettiin uudesta maasta lähetyksien tuontitullaaminen. Tiedottaminen aloitettiin ajoissa, mutta oli myös asiakkaan omalla vastuulla saada kerättyä tietoa ennen tullaamisen aloittamista. Myös väärää tietoa levisi asiakkaille paljon, joka omalta osaltaan myös hankaloitti prosessia. Isosta-Britanniasta vievät yritykset olivat maahantuojilleen antaneet ymmärtää, etteivät he joudu tuonnista maksamaan tullimaksuja ja niiden selvittelyyn kului aikaa.

Kaikkiin haasteisiin yritettiin reagoida mahdollisimman tehokkaasti. Siirtymäaika oli kuitenkin jo loppunut ja paine koveni niin toimistolla kuin varastoillakin. Henkilöstövajeeseen reagoitiin käynnistämällä lisärekrytointeja, mutta haastateltavien mukaan rekrytointiprosessit ovat yrityksessä aikaa vieviä ja taipumattomia, joten nopeaa apua tähän

haasteeseen ei ollut saatavilla. Suurissa yrityksissä rekrytointiprosessit vaativat hyväksynnän eri tahoilta ja prosessin täytyy kulkea yrityksen omien toimintaperiaatteiden mukaisesti. Pula työntekijöistä kerrytti uusia ongelmia; tullattavia lähetyksiä oli paljon enemmän kuin niitä pystyttiin hoitamaan, joten tullitontit täyttyivät. Tämä aiheutti luonnollisesti tyytymättömyyttä asiakkaisissa, kun tavarat eivät liikkuneetkaan enää yhtä sujuvasti kuin ennen.

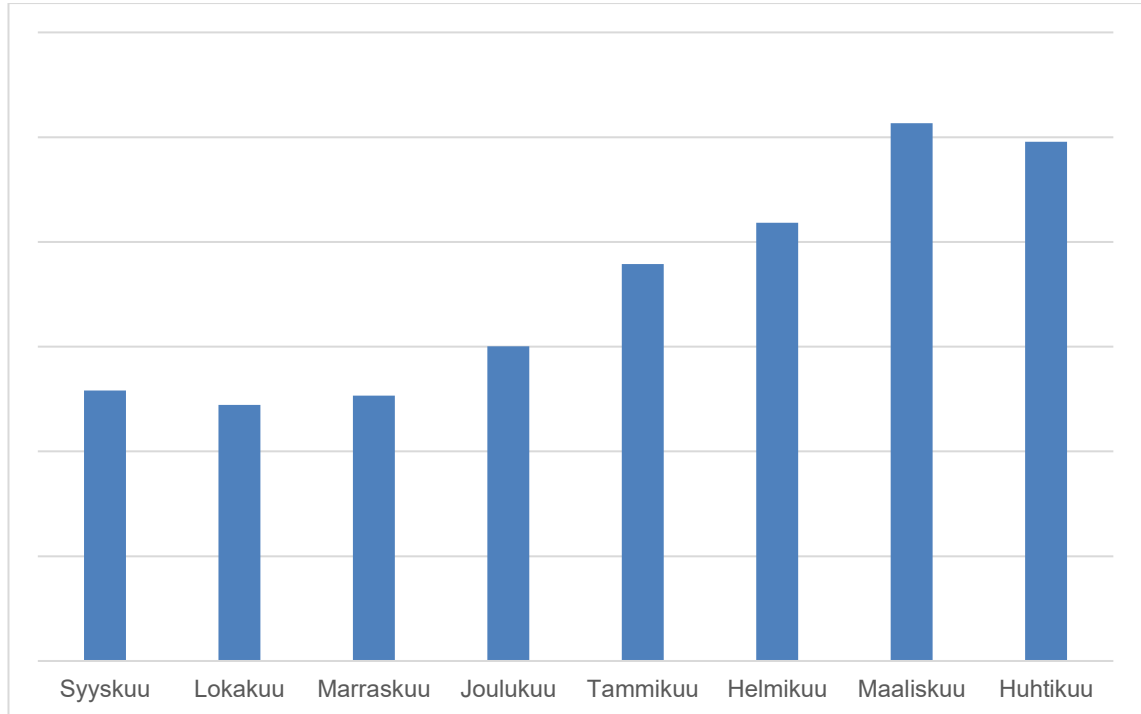
Tuontiosastolla otettiin käyttöön FIFO-periaate eli First In First Out, jonka tarkoituksena on käsitellä lähetykset niiden saapumisjärjestyksessä. Periaatteen hyödyntäminen yrityksessä auttaa työntekijöitä keskittymään yhteen asiaan kerrallaan sekä menemään järjestyksessä lähetyksien käsittelyssä. Suuret ja monikolliset lähetykset priorisoitiin, jotta saatiin vapautettua tilaa myös tullitonteilta. Varastoilta lähetettiin listoja paljon tilaa vievistä lähetyksistä, joiden tilalle saataisiin uusia lähetyksiä paremmin saataville. Pian näiden muutosten jälkeen uudistettiin myös työvuorot sekä niiden sisällöt. Työtaakka jaetaan uusien työvuorojen avulla tasaisemmin ja selkeämpi priorisointi sekä yhdessä laaditut toimintatavat toivat helpotusta työn kuormittavuuteen.

5.1 Lähetyksien määrän kasvu

Tullattavien lähetyksien määrän tiedettiin nousevan Brexitin vaikutuksesta heti alkuvuodesta 2021, mutta ei tiedetty kuinka suuressa mittakaavassa määrä nousisi. Määrä nousi siitä syystä, että kaikki Isosta-Britanniasta tulevat yli 22 euron lähetykset piti heti siirtymäkauden jälkeen tuontitullata maahan. Toinen syy lähetyksien määrän kasvulle oli se, että jotkut kuljetusliikkeet kieltäytyivät tuomasta lähetyksiä Isosta-Britanniasta jo heti vuoden alussa. Tämä toi osaltaan uusia asiakkaita yritykseen ja nosti lähetyksien määrää entisestään. Lähetyksien määrän nousua on kuvattu alla olevilla kaavioilla puolen vuoden ajalta syyskuu 2020 – huhtikuu 2021.

Kaaviossa 3 on merkittynä tuonnin kasvu. Pylväskaavion aikavälinä käytetään kolmea kuukautta ennen Ison-Britannian tuontitullauksien aloittamista sekä kolmea kuukautta sen jälkeen, kun tullaus on aloitettu kyseisen maan lähetyksille. Viime vuoden osalta jo joulukuussa lähetyksien määrä on odotetusti kasvanut, sillä joulun aikaan tilausten määrät lähtevät nousuun. Yleensä tammikuussa on tullausten osalta hiljaisempaa, mutta kaaviossa huomataan, että tammikuussa lähetykset ovat joulukuun lukuihinkin verrattuna kasvaneet. Kaavion perusteella voidaan päätellä se, että tullausprosessiin uutena maana tullut Iso-Britannia on saanut yrityksen tullattavat lähetykset kaksinkertaistettua.

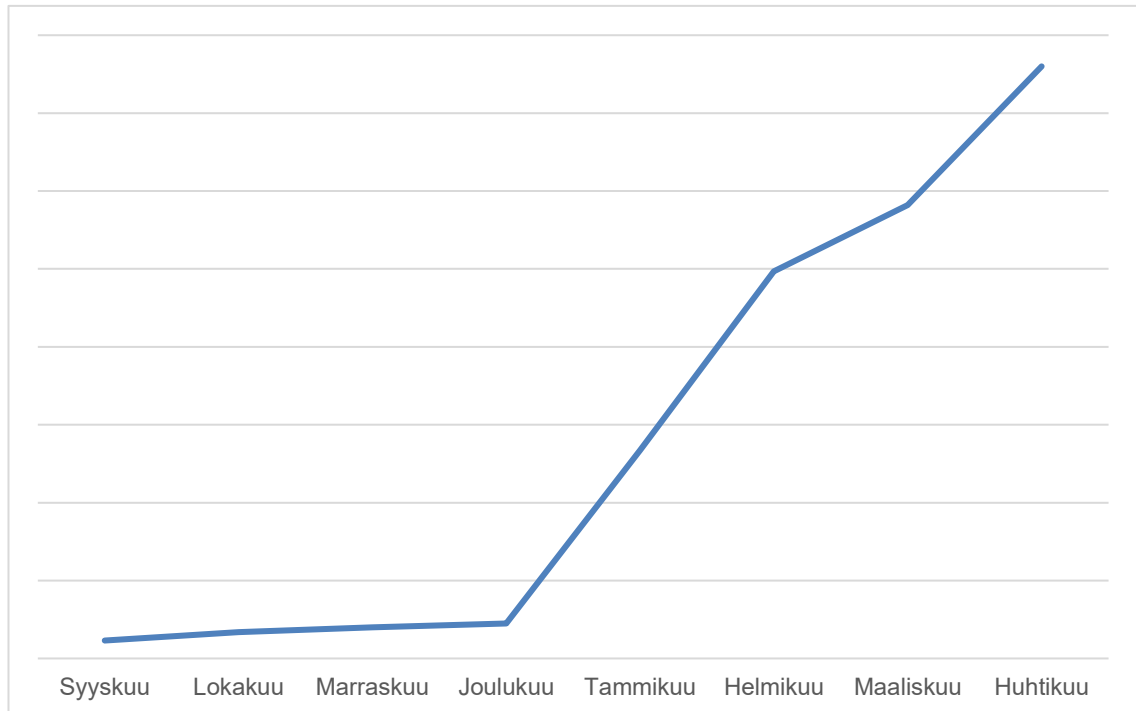
Kaaviosta nähdään, että määrät ovat alkaneet kasvamaan tasaisesti marraskuussa. Kasvu on ollut kaikkein suurinta maaliskuussa, jonka jälkeen huhtikuussa lähetysten määrät ovat hieman pienentyneet.



Kaavio 3. Tuonnin kasvu.

Kaaviossa 4 on erikseen käsiteltyä Yritys X:n erikoislähetykset. Nämä lähetykset toivat omat haasteensa yrityksen tuontihuolintaan, sillä niiden määrä kasvoi joulukuulta noin 80 %, koska Ison-Britannian lähetysä aloitettiin tullaamaan maahan. Erikoislähetysä oli tullut vain muutamia viikossa, ennen kuin Iso-Britannia erosi EU:sta ja sieltä alkoi tulla tullattavia lähetysä. Aikaisemmin lähetysä tuli pääosin vain Sveitsistä ja Norjasta, jolloin niiden hoitaminen onnistui muiden töiden ohessa. Brexitin vuoksi näidenkin lähetysien määrä lähti kasvamaan huimasti heti alku vuonna 2021. Lähetysien hoitaminen ei onnistunut enää muiden töiden ohessa, vaan nämä lähetykset vaativat yhden työntekijän kokopäiväisesti hoitamaan niitä.

Hankaluuksia prosessiin tuo myös ne lähetykset, joissa on monta kolla. Näiden lähetysien kollit voivat tulla maahan eri aikaan, monilla eri passeilla eli edeltävillä asiakirjoilla. Lähetysien toivotaan loppuvan lähiaikoina, sillä se helpottaisi Yritys X:n tuontihuolintaosastoa huomattavasti.



Kaavio 4. Erikoislähetyksien määrän kasvu.

5.2 Brexitin vaikutus huolitsijan työpäivään

Huolitsijan työ on olennainen osa tavarantoimituksen kokonaisuutta. Kuvassa 3 on merkitty oransseilla laatikoilla huolinnassa työvaiheet sekä violeteilla laatikoilla terminaalityöskentelyn eri vaiheita, jotka vaikuttavat huolintaan. Kolmansista maista tulevat tullattavat lähetykset eivät saa lähteä jakeluun ilman, että niille on tehty asianmukainen tuonti-ilmoitus Tullille. Huolitsijan ollessa vastuussa lähetyksien käsittelystä hänen työpäivänsä alkaa lähetyksien datan lataamisella. Datalla tarkoitetaan kaikkea sitä tietoa, jonka lähettäjämaassa sijaitseva yritys X:n toimipiste on järjestelmään syöttänyt. Dataa on esimerkiksi lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, lähetyksen sisällön tiedot sekä lähetyksen viejän ilmoittama paino. Huolitsija saa lähtömaasta tai Euroopan lajittelukeskuksen terminaalista niin sanotun passin, eli tullausta edeltävän asiakirjan, jolla lähetykset tulevat maahan. Ilman passia lähetykselle ei voi tehdä tuontitullausta, koska se on ilmoitettava tuonti-ilmoituksella.

Yksi Brexitin tuoma haaste oli jo aiemmassa kappaleessa mainittu asiakirjojen puuttuminen, sillä Isosta-Britanniasta tulevista lähetyksistä puuttui paljon muun muassa passeja sekä tarvittavaa dataa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että lähetyksen saapuessa

Suomeen siitä ei tiedetä tavarantoimittajaa, vastaanottajaa eikä välillä edes koko lähetysten olemassaoloa. Tieto lähetyksistä saattaa joskus ilmestyä vasta siinä kohtaa, kun terminaaliohjelmat skannaavat sen varastoon, tai kun asiakas kysyy lähetystilaa. Passittomien lähetysten kohdalla pitää odottaa, että lähetysmaahan vientiosasto lähettää huolintaan asianmukaisen passin ja kiireellisiä lähetystilaa lisätään muille passeille, jolloin ne ilmoitetaan niiden purkaustuloksissa kirjanpitoon. Puutteellisten tietojen aiheuttamat viivytykset synnyttivät luonnollisesti tyytymättömyyttä asiakkaissa. Viivästyksiä oli myös sen vuoksi, että uusia asiakkaita tuli Brexitin myötä paljon eikä heihin välttämättä saatu mitään yhteyttä.

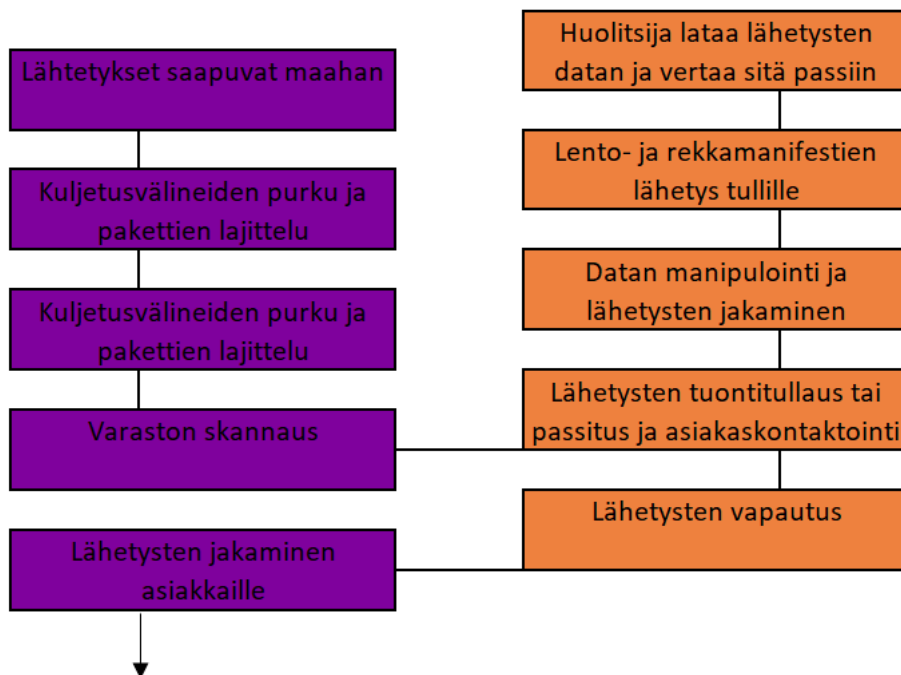
Huolitsijan seuraavassa työvaiheessa lähetetään manifestit, eli tiedot kaikista sekä EU:n sisäisistä että EU:n ulkopuolelta tulevista lähetyksistä Tullille tarkistettavaksi. Näiden perusteella Tulli ilmoittaa halustaan tarkastaa fyysisesti lähetystilaa, mikäli epäillään lähetystilassa olevan jotain, mitä ei saa tuoda maahan. Sen jälkeen, kun huolitsija on lähettänyt tiedot Tulliin sekä verrannut dataa passiin, hänen täytyy manipuloida saatu data. Tämä tarkoittaa sitä, että tullattaviin lähetystiloihin täytyy syöttää manuaalisesti järjestelmässä niin sanottu stoppikoodi, joka näkyy terminaaliohjelmoijien skannereissa. Tämä koodi ilmoittaa terminaalille siitä, ettei lähetystä ole vielä tullattu, joten sitä ei voi laittaa jakeluun.

Dataa manipuloidaan myös laittamalla lähetykset oikealle reititykselle. Tässäkin vaiheessa Ison-Britannian lähetykset toivat lisätyötä ja haasteita normaaliin työhön. Ison-Britannian lähetykset tulivat aluksi omalla passillaan, mutta samassa datassa muiden tullattavien lähetystilojen kanssa. Datasta piti etsiä ja reitittää erikseen Isosta-Britanniasta tulleet lähetykset, jotta näihin lähetystiloihin saatiin syötettyä oikea passi. Aluksi lähetysten tuleminen omalla passilla sujui, mutta hetken kuluttua Isosta-Britanniasta tulleet lähetystilaa alkoi tulla sekä omalla että muiden lähetysten kanssa samalla passilla. Datasta piti tämän jälkeen etsiä ne Isosta-Britanniasta tulleet lähetykset, jotka ovat tulleet eri passilla kuin muut lähetykset.

Tämän jälkeen data ladataan yrityksessä käytettävään tullausjärjestelmään ja lähetykset jaetaan huolitsijoiden kesken tullattaviksi. Tullauksen tekemisen ohessa huolitsija tarvittaessa kontatoi asiakkaita, kuten esimerkiksi pyytää yritysasiakkailta tullausohjeita tai lähettää yksityisasiakkaille tullausohjeet, jotta asiakas voi itse tullata lähetystilansa Tullin nettipalvelussa. Brexitin aiheuttama haaste lähetystilassa on myös puutteelliset tiedot varustetut tai kokonaan puuttuvat kauppalaskut. Myös näitä tullaukseen tarvittavia tietoja sekä asiakirjoja pitää pyytää lähtöpäästä Vastauksen saamisessa saattaa kestää useita

viikkoja, koska myös Ison-Britannian osastoilla on kiirettä sekä isoja muutoksia meneillään. Yksityisasiakkaita ei pystytä tavoittamaan, jos lasku puuttuu kokonaan tai laskulta puuttuu asiakkaan tietoja kuten puhelinnumero ja sähköpostiosoite. Lähetykset jäävät usein pitkäksikin aikaa odottamaan lisätietoja ellei asiakas itse ota meihin yhteyttä sähköpostitse.

Kuvassa 3 violetilla kuvatut terminaalityöntekijöiden työvaiheet ovat myös tärkeä osa kuljetustoimintaa sekä ne vaikuttavat huolintaan. Lähetysten skannaus on huolitsijoiden työn kannalta tärkeää, koska ilman niitä ei ole mitään tietoa lähetysten liikkumisesta. Ilman skannauksia on vaikea nähdä myös sitä, onko lähetys edes tullut vielä maahan. Huolitsijat tekevät tiivistä yhteistyötä muun muassa terminaalisissa toimivien tiiminvetäjien kanssa varsinkin ongelmatapauksissa. Ongelmatapaus voisi olla esimerkiksi se, jos tullattu lähetys ei lähde liikkeelle, vaikka vapautuskoodit olisivat siihen laitettu. Nämä eivät yleensä näy terminaalisissa käytettävissä skannereissa, jolloin asiaa tarvitsee selvittää enemmän.



Kuva 3. Huolintaan vaikuttavat työvaiheet.

6 LOPUKSI

Opinnäytetyön tavoitteena oli kertoa Brexitin, eli Ison-Britannian EU:sta eroamisen vaikutuksista tuontihuolintaan toimeksiantajayrityksessä. Opinnäytetyössä käsiteltiin eri toimenpiteitä, joita toimeksiantajayritys teki valmistautuessaan siirtymäkauden päättymiseen. Tiedottaminen muutoksista aloitettiin hyvissä ajoin ja valmistautumiseen kuului myös uusien työntekijöiden rekrytoiminen. Tuontihuolitsijat olivat myös yhteydessä niihin toimeksiantajayrityksen asiakkaisiin, joilla oli jo tuontia Yhdistyneestä Kuningaskunnasta. Siirtymäkauden päätyttyä yrityksessä jatkettiin rekrytointeja ja otettiin myös vuokratyöfirmasta lisää työvoimaa.

Tiedottamista jatkettiin asiakkaiden suuntaan, koska Brexitin aiheuttamat epäselvyydet jatkuivat. Yhdistyneen kuningaskunnan viejät antoivat virheellistä tietoa toimeksiantajayrityksen asiakkaille, josta syntyi ylimääräistä selvitettävää huolitsijan ja maahantuojan välille. Muitakin Brexitin aiheuttamia ongelmatilanteita kohdattiin myös tuontihuolitsijan päivittäisessä työssä, sillä esimerkiksi asiakirjat olivat puutteellisia, dataa ei lähetetty lähelmästä eikä toimitusehtoja osattu kirjata oikein. Tavoitteena oli antaa toimeksiantajayritykselle ehdotuksia siihen, miten ongelmatilanteita oltaisiin voitu ratkoa opinnäytetyön avulla. Työssä tuotiin myös esille yrityksen johdolle se, miten Brexit vaikutti tuontihuolintaan sekä huolitsijoihin.

Työn kirjoittaminen toteutettiin hyödyntämällä erilaisia tiedotuksia Brexitiin liittyen, selvittämällä tuontihuolintaan liittyviä asioita Tullin nettisivujen sekä tilastojen avulla, ja hyödyntämällä toimeksiantajayrityksen omia raportointeja. Toimeksiantajayritys laatii joka kuukausi raportteja esimerkiksi saapuvien lähetyksien määrästä sekä tullivarastoissa olevien lähetyksien kokonaismäärästä. Raportoinneista pystyttiin havainnoimaan Brexitin tuoma lähetyksien määrän kasvu kaavioiden avulla. Brexitin vaikutuksia tuontihuolintaan selvitettiin myös haastatteleamalla huolitsijoita sekä heidän esihenkilöä. Nämä haastattelut toteutettiin sekä suullisesti että kirjallisesti ennalta laadittujen kysymyksien pohjalta.

Haastavaa työssä oli ajankäytön hallinta, sillä täyspäiväisen työskentelyn ohella opinnäytetyön työstäminen oli raskasta. Toimeksiantajayrityksessä oli jatkuva kiire Brexitin aiheuttamien ongelmien sekä lisääntyneen työmäärän takia. Näiden asioiden vuoksi haastattelujen sopiminen toimeksiantajayrityksen työntekijöiden kanssa vaikeutui, joka toi opinnäytetyön sujuvaan etenemiseen omat haasteensa.

Työn yhtenä tuloksena saatiin tietoa yrityksen johdolle siitä, miten tuontihuolinnan työntekijät kokivat Brexitin valmistautumisen ja sen tuomat muutokset. Haastatteluilla saatiin vastauksia siihen, miten valmistautumisessa onnistuttiin ja mihin toimenpiteisiin olisi toivottu parannuksia. Tiedottaminen sujui hyvin yrityksen laatimilla yleisillä tiedotteilla, vaikka parannuksia tiedottamiseen toivottiin työntekijöiden keskuudessa siihen, että huoltisijoille olisi luotu selkeä tiedotus ennen siirtymäkauden päättymistä. Parannuksia tuontihuolinnassa tehtiin myös siinä, että alettiin käyttämään FIFO-periaatetta eli first in, first out. Haastateltavien kertomien kokemusten perusteella pystytään ottamaan tulevaisuudessa paremmin huomioon niitä asioita, jotka Brexitin osalta eivät menneet halutulla tavalla.

Varsinaisia ratkaisuja ei opinnäytetyössä esitetä aiheeseen liittyen, sillä työtä kirjoitettaessa yritys onnistui parantamaan aiheutuneita puutteita ja ongelmia. Kaikkia ongelmiin ei olisi edes voinut tarjota kehitysideoita tai ratkaisuja, koska ne ovat yksinomaan yrityksen johdon korjattavissa. Rekrytointia ei esimerkiksi pystyisi kukaan muu laittamaan eteenpäin paitsi yrityksen johdossa olevat henkilöt. Rekrytointiin myös kehitettiin ratkaisuja muun muassa hankkimalla vuokratyöfirman kautta työvoimaa sekä aloittamalla yrityksen omia rekrytointeja. Opinnäytetyön aikana myös läpinäkyvä tiedonkulku datatommista lähetyksistä parani ja ongelmiin puututtiin yhdessä muiden maiden toimipisteiden kanssa.

Opinnäytetyö auttaa lukijaa ymmärtämään kaikkea sitä, mitä tuontihuolinta pitää sisälleen ja kuinka paljon eri työvaiheita siihen liittyy. Lukijalle kiteytetään Brexitin vaiheet ja niiden eteneminen kansanäänestyksestä aina siirtymäkauden päättymiseen asti. Opinnäytetyö muodosti pintaa syvemmän käsityksen, siitä mitä Brexit toi mukanaan aiemmin sujuvasti kulkeneeseen tuontiprosessiin sekä myös tuontiosaston ja varaston toimintaan.

LÄHTEET

Eduskunta 2021. Brexit-tietopaketti. Päivitetty 4.1.2021.

<https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/eu/brexit/Sivut/default.aspx>
Viitattu 25.3.2021.

EUR-Lex 2020. 50 artiklan mukaiset neuvottelut Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa.

<https://eur-lex.europa.eu/summary/FI/4301000>. Viitattu 8.4.2021.

Euroopan komissio 2021a. EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kauppaa- ja yhteistyösopimus.

https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_fi#freetradeagreement Viitattu 26.5.2021.

Euroopan komissio 2021b. EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan tietoturvasopimus.

https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement/eu-uk-security-information-agreement_fi Viitattu 26.5.2021.

Euroopan komissio 2021c. EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan sopimus ydinenergian turvallista ja rauhanomaista käyttöä koskevasta yhteistyöstä.

https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement/eu-uk-agreement-cooperation-safe-and-peaceful-uses-nuclear-energy_fi Viitattu 26.5.2021.

Euroopan komissio 2020. Tiedoksianto.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0324&from=FI> Viitattu 14.5.2021.

Euroopan parlamentti 2021. Euratom-sopimus.

<https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/fi/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/euratom-treaty> Viitattu 26.5.2021.

Helsingin Sanomat 2021. EU-parlamentti hyväksyi odotetusti Britannian kauppasopimuksen. 28.4.2021.

<https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000007945477.html> Viitattu 16.5.2021.

ICC Finland 2021. Toimitusten hallinta.

<https://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010/> Viitattu 26.4.2021.

If 2020. Incoterms 2020.

https://www.if.fi/contentassets/6923c460dced4afc948bf07e72170561/incoterms_2020_fi_04_2020.pdf Viitattu 15.6.2021.

Logistiikan maailma 2021a. Huolinta tänään.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/huolinta-tanaan/> Viitattu 28.4.2021.

Logistiikan maailma 2021b. Incoterms 2020.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021c. EXW Ex Works.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/EXW/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021d. FCA Free Carrier.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/FCA/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021e. FOB Free on Board.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/FOB/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021f. FAS Free Alongside Ship.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/FAS/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021g. CIF Cost, Insurance and Freight.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/CIF/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021h. CFR Cost and Freight.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/CFR/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021i. CPT Carriage Paid To.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/CPT/> Viitattu 6.6.2021.

Logistiikan maailma 2021j. CIP Carriage and Insurance Paid To.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/CIP/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021k. DAP Delivered At Place.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/DAP/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021l. DPU Delivered at Place Unloaded.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/DPU/> Viitattu 26.4.2021.

Logistiikan maailma 2021m. DDP Delivered Duty Paid.
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/DDP/> Viitattu 26.4.2021.

Ojala, L; Paimander, A.; Friman, E & Kairinen, I. 2020. Huolinta – avain toimivaan ulkomaankauppaan. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry 10/2020.
<https://www.huolintaliitto.fi/media/huolinta-avain-toimivaan-ulkomaankauppaan/huolinta-avain-toimivaan-ulkomaankauppaan.pdf> Viitattu 15.5.2021.

Ruokavirasto 2021a. Kasvien ja kasvituotteiden tuonti EU:n ulkopuolelta.
<https://www.ruokavirasto.fi/yritykset/tuonti-ja-vienti/tuonti-eun-ulkopuolelta/kasvituotteet/> Viitattu 16.5.2021.

Ruokavirasto 2021b. Rekisteröityminen kasvinterveysrekisteriin.
<https://www.ruokavirasto.fi/viljelijat/kasvintuotanto/kasvinterveys/valvonta/rekisteroityminen-kasvinterveysrekisteriin/> Viitattu 26.5.2021.

Tulli. 2021a. Brexit yritysasiakkaille.
<https://tulli.fi/-/brexit-ja-sen-vaikutukset-tulliselvitykseen> Viitattu 27.4.2021.

Tulli 2021b. Mikä on tullinimike.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullinimikkeet/mika-on-tullinimike> Viitattu 26.4.2021.

Tulli 2021c. Tariffikiintiöt.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tariffikiintiöt> Viitattu 13.5.2021.

Tulli 2021d. Tullivelan syntyminen.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tullivelan-syntyminen> Viitattu 26.4.2021.

Tulli 2021e. Tullittomuus tulliasetuksen perusteella.

<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tullittomuus-tullittomuusasetuksen-perusteella> Viitattu 7.5.2021.

Tulli 2021f. Polkumyynti- ja tasoitustullit.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/polkumyynti-ja-tasoitustullit> Viitattu 11.5.2021.

Tulli 2021g. Miten tullausarvo selvitetään.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/miten-tullausarvo-selvitetaan> Viitattu 30.4.2021.

Tulli 2021h. Tullietuudet alkuperän perusteella.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tullietuudet-alkuperan-perusteella> Viitattu 30.4.2021.

Tulli 2021i. Rajoitukset ja elintarvike- ja kulutustavaravalvonta.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/rajoitukset-ja-elintarvike-ja-kulutustavaravalvonta> Viitattu 16.5.2021.

Tulli 2021j. Luovutus vapaaseen liikkeeseen.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/luovutus-vapaaseen-liikkeeseen> Viitattu 16.5.2021.

Tulli 2021k. Palautus.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/palautustavaroiden-tuonti> Viitattu 26.4.2021.

Tulli 2021l. Sisäinen jalostus.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/sisainen-jalostus> Viitattu 20.5.2021.

Tulli 2021m. Tavaränäytteet.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tavaranaytteet> Viitattu 23.5.2021.

Tulli 2021n. Muuttotavarat.
<https://tulli.fi/henkiloasiakkaat/muuttajalle/muutan-suomeen-eu-n-ulkopuolelta> Viitattu 25.5.2021.

Tulli 2021o. EORI.
<https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/eor> Viitattu 26.5.2021.

Tulli 2021p. Miten alkuperä osoitetaan.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti/miten-alkupera-osoitetaan> Viitattu 30.4.2021.

Tulli 2021q. Kuukausitilasto Helmikuu 2021. 30.4.2021.
<https://tulli.fi/-/tavaroiden-ulkomaankaupan-kuukausitilasto-helmikuussa-2021> Viitattu 20.5.2021.

Tulli 2021r. Ilmoituskohtaiset tiedot. Toinen paljous.
<https://tulli.fi/intrastat/ilmoituskohtaiset-tiedot> Viitattu 4.6.2021.

Tulli. Rajoituskäsikirja. Kasvien terveystarkastus. 13.12.2019.
<https://tulli.fi/documents/2912305/3048504/Kasvien%20terveystarkastus/7267272b-bb70-4d21-9896-947eaed6bbbd/Kasvien%20terveystarkastus.pdf?version=1.5> Viitattu 16.5.2021.

Tulli 2020. Suomen ja Iso-Britannian välinen kauppa vuonna 2020. 23.12.2020.
<https://tulli.fi/documents/2912305/3331101/Suomen+ja+Iso-Britannian+v%C3%A4linen+kauppa+vuonna+2020+%281-9%29.pdf/e98cb5dc-d251-a4ab-5e1d-8b0aaca0a87a/Suomen+ja+Iso-Britannian+v%C3%A4linen+kauppa+vuonna+2020+%281-9%29.pdf?t=1608639815773> Viitattu 31.5.2021.

Valtioneuvoston kanslia 2021a. Erosopimus.
<https://vnk.fi/tietoa-brexitista/erosopimus> Viitattu 27.4.2021.

Valtioneuvoston kanslia 2021b. Siirtymäkausi.
<https://vnk.fi/tietoa-brexitista/siirtymakausi> Viitattu 27.4.2021.

Valtioneuvoston kanslia 2021c. Tuleva suhde.
<https://vnk.fi/tietoa-brexitista/tuleva-suhde> Viitattu 16.5.2021.

Verohallinto 2017. Maahantuonnin arvonlisäverotus. 12.12.2017.
<https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/verot-ja-maksut/arvonlisaverotus/ulkomaankauppa/maahantuonnin-arvonlisavero/> Viitattu 20.4.2021.

Yle Uutiset 2021 Brexit. 14.3.2021.
<https://yle.fi/uutiset/3-11835132> Viitattu 25.5.2021.