



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Ella Kaunisto

BREXITIN VAIKUTUKSET ISO-BRITANNIAN
KAUTTA KULKEVIIN POHJOIS-IRLANNIN
MAANTIEKULJETUKSIIN

Liiketalous
2021

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Ella Kaunisto
Opinnäytetyön nimi	Brexitin vaikutukset Iso-Britannian kautta kulkeviin Pohjois-Irlannin maantiekuljetuksiin
Vuosi	2021
Kieli	suomi
Sivumäärä	69 + 1 liite
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Iso-Britannia erosi lopullisesti Euroopan unionista siirtymäajan loputtua vuonna 2020. Tämä tarkoitti sitä, että Iso-Britannia ei kuulunut enää EU:n tullialueeseen eikä veroalueeseen. Brexit eli ero suoritettiin poikkeuksellisen nopealla aikataululla, joka johti siihen, että sen tuomat seuraukset olivat epäselvät. Tämä opinnäytetyö tutkii ja selventää Brexitin vaikutuksia Iso-Britannian kautta kulkeviin Pohjois-Irlannin kaupallisen tavaran maantiekuljetuksiin. Opinnäytetyö keskittyy selvittämään, kuinka ensimmäinen Brexit vuosi sujui kaupallisen tavaran kuljettamisen kannalta.

Teoreettinen viitekehys on koottu kolmesta pääteemasta, jotka ovat ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta, tullimenettelyt ulkokaupassa sekä passitusmenettelyt. Empiirinen tutkimus suoritettiin käyttäen menetelmänä puolistrukturoitua teemahaastattelua, jossa haastateltiin viittä asiantuntijaa. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys avaa tutkimusongelman ilmiöön liittyvän teorian ja haastattelut ilmiöön liittyvät ongelmat käytännössä.

Tutkimustuloksista selvisi, että Brexitin myötä maantiekuljetuksissa Iso-Britannian kautta Pohjois-Irlantiin hyödynnetään tullausta helpottavia passitusmenettelyitä, jotta voidaan välttää tuontitullaus Iso-Britanniaan. Lisäksi Brexitin myötä toimituksissa oli viiveitä, johtuen puutteellisista kauppalaskuista sekä viiveistä tullimuodollisuuksissa. Viiveet tullauksissa johtuivat etenkin Iso-Britannian tullin työntekijöiden osaamattomuudesta sekä volyymien kasvamisesta ulkokauppaan siirtymisen myötä.

ABSTRACT

Author	Ella Kaunisto
Title	Impact of Brexit on Road Transportations through United Kingdom to Northern Ireland
Year	2021
Language	Finnish
Pages	69 + 1 appendices
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

The United Kingdom permanently withdrew from the European Union after a transitional period in 2020. This meant that the UK was no longer part of the EU's customs or tax territory. The withdraw was made on an exceptionally fast schedule, which led to the consequences of the so-called Brexit being unclear. This thesis examined and clarified the effects of Brexit on the delivery of commercial goods to Northern Ireland through the United Kingdom. The thesis focused on how the first year of Brexit went in terms of transporting commercial goods.

The theoretical framework is based around three main themes, which are foreign trade from the perspective of the European Union, customs procedures in foreign trade and transit procedures. The empirical study was conducted using a semi-structured thematic interview in which five experts were interviewed. The theoretical framework of this thesis opens the theory related to the phenomenon of the research problem and the interviews demonstrated the problems related to the phenomenon in practice.

The results of the thesis showed that due to Brexit, the use of transit procedures to facilitate customs clearance for road transport through the United Kingdom to Northern Ireland was increased in order to avoid import customs clearance into the United Kingdom. In addition, there were delays in deliveries due to Brexit, because of the incomplete invoices and customs delays. Delays in customs clearance were mainly due to the incompetence of British customs staff and the increase in volumes due to the transition to foreign trade.

Keywords	Brexit, European union, foreign trade, customs clearance, change
----------	--

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	8
1.1	Tutkimuskysymys ja tutkimuksen tavoite.....	9
1.2	Tutkimuksen rakenne ja menetelmät.....	10
2	ULKOMAANKAUPPA EUROOPAN UNIONIN NÄKÖKULMASTA.....	11
2.1	Euroopan unionin tulli- ja veroalue	11
2.2	Sisäkauppa	12
2.2.1	Tavaroiden vapaa liikkuvuus Euroopan unionin yhteisössä	13
2.2.2	Arvonlisäverotus	14
2.2.3	Intrastat - tilastointi	15
2.3	Ulkokauppa	16
2.3.1	Lainsäädäntö	17
2.3.2	Alkuperätodistukset	17
2.3.3	Arvonlisäverokäytäntö	18
2.4	Iso-Britannian ero Euroopan unionista.....	19
2.5	Pohjois-Irlannin asema Brexitin jälkeen	20
3	TULLIMENETTELYT ULKOKAUPASSA.....	23
3.1	Yleistä ulkomaankaupan tullausprosesseista	24
3.2	Tullitariffi.....	24
3.3	Tuontitullaus	25
3.3.1	Tuonnin tullimenettelyt	27
3.3.2	Etuuskohtelut, tuontikiintiöt ja tullisuspensiot	27
3.4	Alkuperäsäännöt.....	28
3.5	Vientitullaus	29
3.6	Euroopan unionin vapaakauppasopimukset	30
	Iso-Britannian ja EU:n välinen kauppa- ja yhteistyösopimus	31
4	PASSITUSMENETTELYT	33

4.1	Passituksen yleis- ja yksittäisvakuus	33
4.2	Passituslajit	34
4.2.1	T1-passitus	34
4.2.2	T2-passitus	35
4.2.3	T2F-passitus.....	35
4.2.4	TIR-menettely ja TIR-carnet	35
4.2.5	ATA-carnet	37
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS	38
5.1	Teoreettinen viitekehys	38
5.2	Tutkimusmenetelmät.....	40
5.3	Tutkimuksen aineistonkeruumenetelmä.....	41
5.4	Aineiston analysointi ja tulkinta.....	42
5.5	Haastateltavien valinta ja haastattelujen aikataulutus	43
6	TUTKIMUSTULOKSET	45
6.1	Haastatteluun osallistuvien henkilöiden taustatiedot.....	45
6.2	Ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta	47
6.3	Tullausmenettelyt	49
6.4	Passitusmenettelyt	50
6.5	Brexitin jälkeinen muutosvaihe	52
7	TUTKIMUKSEN YHTEENVETO.....	55
7.1	Johtopäätökset.....	55
7.2	Tutkimuksen luotettavuus	60
7.3	Tutkimuksen hyödyt ja jatkotutkimusehdotukset.....	64
	LÄHTEET	66
	LIITTEET	71

KUVIO-, KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuva 1. Iso-Britannian ja Irlannin saarivaltiot (Eurooppa tiedotus, 2021)	21
Kuvio 1. Tuontitullausprosessi kokonaisuutena (Melin 2011, 275)	26
Kuvio 2. Teoreettinen viitekehys, vientiprosessi ennen Brexitin astumista voimaan.....	39
Kuvio 3. Teoreettinen viitekehys, vientiprosessi Brexitin jälkeen.....	39
Kuvio 4. Teoreettinen viitekehys, T2-passituksen prosessi.....	40

LIITELUETTELO

LIITE 1. Haastattelulomake

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on laadittu osana Vaasan Ammattikorkeakoulun liiketalouden tutkintoa. Opinnäytetyön tarkoitus on sekä osoittaa että kehittää opiskelijan asiantuntijuutta ja kehittymistä tutkijana (Arene 2020 a).

Mielenkiintoni heräsi aihetta kohtaan työskennellessäni kansainvälisen teollisuusalan yrityksen vienti- ja tuontihuolinnan sekä logistiikan parissa. Iso-Britannian ero Euroopan unionista oli epäselvä, vaikka siitä puhuttiin vuosia. Vielä vuoden 2020 lopussa eron vaikutukset olivat osittain pimennossa ja epäselvyyksiä oli yllättävänkin paljon. Myös kansallisella tasolla moni vientiä ja tuontia harjoittava yritys ei välttämättä tiennyt, mitä vienti- ja tuontihuolinnan näkökulmasta ero tarkoittaa tai kuinka ero tulee vaikuttamaan heidän operatiiviseen toimintaan. Osa myös virheellisesti kuvitteli, ettei ero tule vaikuttamaan heidän toimintaansa tai ajatteli, että vapaakauppasopimus EU:n ja Iso-Britannian välillä tarkoittaisi sitä, että mikään ei muutu. Näistä syistä lähdin tutkimaan aihealuetta, sen ollessa ajankohtainen ongelma ja siksi tämänkaltaiselle tutkimukselle oli selkeä tarve.

Aihealueena pelkästään Iso-Britannian ero EU:sta eli Brexit on erittäin mielenkiintoinen sen historiallisuuden ja poikkeuksellisuuden takia. Tämän opinnäytetyön tarkoitus on avata eron merkitystä ja sen vaikutuksia kokonaisvaltaisesti niin, että se ei jäisi epäselväksi lukijalle. Tavoitteena on saada selkeä kokonaisuus siitä, mitä Euroopan unioniin kuulumisen ja siitä eroaminen tarkoittaa niin teoriassa kuin käytännössä kansainvälisen kaupan näkökulmasta. Opinnäytetyö on suunnattu sellaiselle lukijalle, jolle entuudestaan sen aihepiirit ovat vieraita.

Iso-Britannian ero Euroopan unionista astui virallisesti voimaan vuodenvaihteessa 2021. Ero Euroopan unionista tarkoittaa kansainvälisen kaupan näkökulmasta sitä, että Iso-Britannia ei kuulu enää Euroopan unionin yhteisöalueeseen vaan on niin kutsuttu kolmas maa. Vienti sekä tuonti kolmanteen maahan edellyttää aina

tullimenettelyitä. Tämän opinnäytetyön tarkoitus on selvittää, mitä vaikutuksia erolla oli kaupallisten tavaroiden vientiin ja tuontiin, jotka kulkevat maantiekuljetuksilla. Tässä opinnäytetyössä keskitytään etenkin kauppatahtumaan, jossa tavara liikkuu kahden eri valtion välillä sellaista reittiä pitkin, joka käy yhteisöalueen ulkopuolella. Meri- ja lentokuljetukset ovat tästä syystä rajattu opinnäytetyön ulkopuolelle eikä niihin paneuduta sen enempää.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa selvitetään, mitä Iso-Britannian ero Euroopan unionista tarkoittaa teoriassa erilaisten tullausmenettelyiden kannalta. Opinnäytetyön empiirisessä tutkimuksessa selvitetään teemahaastatteluiden avulla, kuinka muutos käytännössä sujui ja minkälaisia vaikutuksia Brexitillä oli Iso-Britannian kautta kulkeviin rekkakuljetuksiin. Lopuksi yhteenveto opinnäytetyöstä, joka nivoo teorian ja empirian yhdeksi kokonaisuudeksi.

1.1 Tutkimuskysymys ja tutkimuksen tavoite

Tutkimusongelman hahmottamiseksi opinnäytetyölle on muodostunut kolme tutkimuskysymystä:

1. Miten maantiekuljetukset Iso-Britanniasta Irlantiin muuttuivat Brexitin jälkeen?
2. Minkälaisia haasteita Brexit toi kaupallisen tavarantoiminnan maantiekuljetuksiin?
3. Kuinka ensimmäinen vuosi Brexitin jälkeen sujui vienti- ja tuontihuollon näkökulmasta?

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää ja selventää vienti- ja tuontiprosessia Brexitin jälkeen sekä maantiekuljetuksiin käytettäviä tullimenettelyitä helpottavia menettelyitä sellaisissa tapauksissa, joissa kaupallinen tavara liikkuu rekalla Iso-Britannian kautta takaisin Euroopan unionin alueelle.

1.2 Tutkimuksen rakenne ja menetelmät

Tutkimus koostuu teoreettisesta viitekehystä sekä empiirisestä tutkimuksesta. Teoriaosuus eli teoreettinen viitekehys on jaettu kolmeen osaan, jotka tukevat sekä avaavat jokainen osaltaan empiirisen tutkimuksen taustaa ja tavoitteita. Teoreettisen viitekehysten osat ovat ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta, tullimenettelyt ulkokaupassa sekä passitusmenettelyt. Ensimmäisessä teoriaosuudessa käydään läpi ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta yleisellä tasolla sekä keskitytään tullialueisiin ja Iso-Britannian eroon EU:sta. Toisessa teoriaosuudessa syvennytään tullimenettelyihin niin viennin kuin tuonnin osalta. Edellisten isäksi luvussa käydään läpi vapaakauppa- ja tullietuus sopimuksia ja käsitellään EU:n ja Iso-Britannian välistä tullietuus sopimusta. Kolmannessa ja viimeisessä teoriaosuudessa tarkennetaan tullausta helpottavia menettelyitä eli passitusmenettelyitä. Luvussa perehdytään myös passitusmenettelyiden prosessiin ja sen hyödyntämistä käydään teoriassa läpi.

Opinnäytetyön toinen isompi kokonaisuus teoriaosuuden ohella on empiirinen tutkimus, jossa käydään läpi tutkimuksen teoreettinen viitekehys, tutkimusmenetelmät, tutkimuksen aineistonkeruumenetelmä sekä aineiston analysoinnin menetelmä. Itse empiirinen tutkimus tässä opinnäytetyössä suoritetaan teemahaastatteluilla. Tarkoituksena on haastatella eri alojen ammattilaisia, jotka ovat toimitteen vienti- ja tuontimenettelyiden parissa Brexitin aikana. Näin prosessista saadaan mahdollisimman laaja kuva, joka mahdollistaa syvällisen ymmärryksen.

Opinnäytetyön viimeinen luku keskittyy teemahaastatteluiden tutkimustuloksiin sekä aineistosta tehtyihin johtopäätöksiin. Lisäksi luvussa pohditaan tutkimuksen reliabiliteettia sekä validiteettia. Luvun lopuksi analysoidaan mahdollisia jatkotutkimusehdotuksia, kehitysehdotuksia ja opinnäytetyön tuomaa hyötyä.

2 ULKOMAANKAUPPA EUROOPAN UNIONIN NÄKÖKULMASTA

Tässä luvussa perehdytään ulkomaankauppaan Euroopan unionin näkökulmasta. Luvussa tutustutaan tarkemmin sisä- ja ulkokauppaan sekä tulliyhteisöihin. Ulkomaankaupalla tarkoitetaan kahden eri valtion välistä kauppatahtumaa.

Euroopan unioni (EU) perustettiin alkujaan nimellä Euroopan talousyhteisö toisen maailmansodan jälkeen, kun koko Eurooppa oli sekavassa tilassa. Yhteistyön hiiliteollisuuden sekä terästuotannon parissa aloittivat ensimmäisenä Saksa, Ranska, Italia, Belgia, Alankomaat ja Luxemburg. Vuonna 1967 laajentuneelle yhteistyölle perustettiin yhteinen hallinto, Euroopan yhteisö (EY). Vuosien aikana yhteistyön tiivistyessä ja uusien maiden liittyessä Euroopan yhteisöön, vuonna 1992 allekirjoitettiin Euroopan unionin perustamissopimus eli Maastrichtin sopimus. Suomi liittyi Euroopan unionin jäseneksi vuonna 1995. (Europarlamentti 2021 a)

2.1 Euroopan unionin tulli- ja veroalue

Euroopan unioni muodostaa sekä tullialueen että veroalueen. Nämä kaksi ovat eri käsitteitä sekä niihin kuuluvissa valtioissa on eroja. Kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot eivät välttämättä kuulu tulli- tai veroalueisiin tai kuuluvat vain jompaankumpaan. Lisäksi Euroopan unionin jäsenvaltioilla voi olla alueita, jotka eivät esimerkiksi kuulu unionin veroalueeseen. Esimerkiksi Ahvenanmaa kuuluu Euroopan unioniin sekä sen tullialueeseen, mutta ei veroalueeseen. (Tulli 2021 a ja b)

Euroopan unionin muodostamalla tullialueella sovelletaan yhteistä tulli- ja kauppapolitiikkaa kaikissa kauppatahtumissa kolmansien maiden eli Euroopan unionin ulkopuolisten valtioiden kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että unionin tullialueelle kuuluvat valtiot maksavat kaikki pääsääntöisesti samat tullimaksut kolmansien maiden kauppatahtumissa, niin viennissä kuin tuonnissa. Euroopan unionin tullialueen ulkopuolelta eli kolmansista maista

tuotavissa tavaroissa sovelletaan samoja kauppapoliittisia toimenpiteitä, jotka voivat olla erilaiset kiintiöt tai tuontirajoitukset, riippumatta siitä, mihin unionin tullialueen valtioon tavarat tuodaan. (Tulli 2021 a)

Euroopan unionin muodostamalla veroalueella sovelletaan unionin harmonioitua välillistä verotusta. Tämä tarkoittaa arvonlisä- ja valmisteverotuksen yhteisöainsäädäntöä, joka on siirretty osaksi jokaisen unionin veroalueeseen kuuluvan valtion kansallisiin arvonlisä- ja valmisteverotuksen lainsäädäntöihin. Harmonointi tarkoittaa unionin veroalueella verotuksen yhtenäistämistä. Euroopan unionin veroalueen ulkopuolelle on mahdollista jättää jäsenvaltiossa sijaitseva alue. Tämä tarkoittaa sitä, että veroalueen ulkopuolelle jätetty alue saa arvonlisä- ja valmisteverotuksessa kolmannen maan eli unionin alueen ulkopuolisen valtion aseman. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Euroopan unionin veroalueen ulkopuolelta tilatut tavarat tulee tullata sekä niistä on maksettava arvonlisävero. (Tulli 2021 a ja c; Logistiikan maailma 2021 c)

2.2 Sisäkauppa

Yhteisökaupalla eli sisäkaupalla tarkoitetaan Euroopan unionin jäsenmaiden välistä kauppaa. Sisäkaupassa tavarat saavat liikkua pääsääntöisesti vapaasti Euroopan unionin jäsenvaltioiden rajojen välillä eli unionin yhteisöalueen sisäpuolella ilman tulliselvityksiä. Vuonna 1957 (Europarlamentti 2021 b) solmittu Rooman sopimus kieltää EU:n jäsenvaltioiden väliset mahdolliset tullimaksut sekä vaikutuksiltaan samankaltaiset maksut. Sopimuksen myötä Euroopan unionin yhteisön jäsenmaiden välillä vallitsee vapaan liikkuvuuden periaate, jonka sisälle kuuluvat niin tavarat, kuljetukset, rahoituspalvelut, pääoma, informaatio- ja audiovisuaaliset palvelut kuin ihmisten liikkuminen. Vapaassa liikkeessä olevilla tavaroilla tulee olla yhteisöstatus. Yhteisöstatus eli yhteisötavaran tullioikeudellinen status on tavaroilla, jotka ovat yhteisössä tuotetut tavarat sekä ne tavarat, jotka ovat ensiksi tuotettu EU:n ulkopuolella ja sen jälkeen tuontitullattu EU:n yhteisön tullialueelle sekä asetettu tullimenettelyissä vapaaseen liikkeeseen. Yhteisötuotteiden asiapapereissa ei tarvitse olla mainintaa

alkuperämaasta eikä sisäkaupassa käytetä alkuperätodistuksia. Kuitenkin, jos yhteisötavara liikkuu kolmansien maiden eli yhteisöön kuulumattomien maiden tai kansainvälisten alueiden kautta, tulee tavarán yhteisöstatus esittää tarvittaessa tulliviranomaiselle. (Logistiikan maailma 2021 a ja b; Melin 2011, 248-250)

2.2.1 Tavaroiden vapaa liikkuvuus Euroopan unionin yhteisössä

Euroopan unionin yhteisön jäsenten väliltä poistuneet tullirajat ja rajaverotuksen lopettaminen ovat mahdollistaneet tavaroiden vapaan liikkumisen yhteisöalueella. Yhteisön jäsenten lainsäädäntöä sekä erilaisia määräyksiä ja standardeja on pyritty yhtenäistämään EU-direktiiveillä. Direktiivit helpottavat tavaroiden vapaata liikkumista yhteisöalueella. Sisäkaupan tavaroiden vapaan liikkuvuuden on tarkoitus saavuttaa samankaltainen markkina-alue kuin kotimarkkinoilla, eli yksittäisen valtion rajojen sisäpuolella olevilla markkinoilla. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 78)

Euroopan unionin muodostamalla tullialueella jäsenmaiden välillä liikkuvaa tavaravirtaa pidetään automaattisesti yhteisötavaroina. Yhteisöaseman puuttuminen pitää erikseen vahvistaa. Yhteisöasema voidaan todistaa tavaralle T2L- tai T2LF-asiakirjalla. T2L-asiakirja todistaa tavarán yhteisöaseman, mutta ei oikeuta tullaamattomaan kuljetukseen. T2FL-asiakirja puolestaan osoittaa tullitekni- sen yhteisöaseman tavaroille, jotka kulkevat Euroopan unionin veroalueen ulkopuolelle tai ulkopuolelta. T2L- tai T2LF-asiakirja laaditaan yleensä SAD-lomakkeelle (Single Administrative Document). Yhteisöaseman todistamiseen soveltuu myös kauppatahtuman kauppalasku tai muu hallinnolliseksi luokiteltava asiakirja, kuten rahtikirja. Suomen tulli vaatii kokonaisarvoltaan yli 15 000 € yhteisötavaroille lisäksi tulliviranomaisen vahvistuksen tai lähettäjäyritykseltä valtuutetun viejän aseman. Sisäkaupan lentorahtilähetysten yhteisöasema osoitetaan rahtikirjalla koodimerkinnällä C. Tullioikeudellinen asema voidaan todistaa myös alusten niin sanotuilla manifesti- ilmoituksilla, jotka ovat tarkoitettu pääsääntöisesti unionin sisäiseen

sisävesialueen meriliikenteeseen sekä lyhyen matkan meriliikenteeseen. Alusmanifesteille merkataan erilaisia lyhenteitä, joilla voidaan osoittaa tavarantoimittajan tullioikeudellinen asema. (Logistiikan maailma 2021 b; Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 78-80)

Euroopan unionin jäsenvaltio voi halutessaan asettaa Rooman sopimuksen 36 §:n mukaan kiellon tai rajoituksen tavaroiden vapaalle liikkeelle. Rajoitus on hyväksyttävästi annettu silloin, kun sillä suojellaan julkista moraalista, yleistä järjestystä tai turvallisuutta, ihmisten, eläinten tai kasvien terveyttä ja elämää, kansallisia kulttuuriaarteita tai kaupallista omaisuutta. Yleisiä rajoituksia tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen on säädetty esimerkiksi seuraaville tuoteryhmille: kemialliset ja biologiset aineet, huumeet, eläimet, kidutusvälineet jne. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 85)

2.2.2 Arvonlisäverotus

Euroopan unionin sisämarkkina-alueella tapahtuva tavarakauppa arvonlisäverovelvollisten osapuolien välillä perustuu määränpäämaaperiaatteeseen. Määränpäämaaperiaatteella tarkoitetaan, että veron maksaa ostaja oman maan arvonlisäverokannan mukaisesti. Kun kaupan molemmat osapuolet, ostaja ja myyjä, ovat rekisteröityneitä arvonlisäverovelvollisia yrityksiä, voi yhteisökauppa olla arvonlisäverotonta. Yhteisökaupalla tarkoitetaan kauppatahtumaa, jossa tavara kuljetetaan Euroopan unionin jäsenmaasta toiseen jäsenmaahan. Sisäkaupan verottomuuden edellytyksinä pidetään arvonlisäverotunnistetta sekä yhteenvetoilmoitusta. (Verohallinto 2021)

Kauppatahtuman kauppalaskussa tulee olla mainittuna ostajan arvonlisäverotunniste, joka osoittaa ostajan arvonlisäverovelvollisuuden. Arvonlisäverotunnisteen puuttuessa voidaan arvonlisäverot ohjata myyjän maksettavaksi maansa verotuksen mukaisesti. Vientitapahtuman yhteydessä myyjän tulee tarvittaessa pystyä todistamaan veroviranomaisille tavarantoimittajan maasta

poistuminen, esimerkiksi kuljetusasiakirjan avulla. Käytännössä arvonlisäverotus tapahtuu sisäkaupassa molempien osapuolien ollessa verovelvollisia niin, että myyjä toimittaa verottoman kauppalaskun ostajalle, joka laskee itse oman maansa mukaisesti kauppatapahtuman arvonlisäveron ja merkitsee sen kirjanpitoonsa vähennettäväksi ostoveroksi. Arvonlisäverotus sisäkaupassa yhteisömyyntien osalta tulee maksettavaksi aina kotimaan verotuksen yhteydessä. Sisäkauppaa käyvät yritykset ovat velvollisia ilmoittamaan viranomaisille yhteisömyynneistä ja -hankinnoista kuukausi- sekä vuosi-ilmoituksen ja yhteenvetoilmoituksen. (Verohallinto 2021; Melin 2011, 250)

Tärkeää on huomioida se, että tavarakaupassa ratkaisevinta arvonlisäverokäsittelyssä on tavarankäytön liike, ei se, missä maassa kauppatapahtuman osapuolet sijaitsevat. Tavarakaupassa myyntimaa katsotaan määräytyvän joko tavarankäytön paikan tai kuljetuksen alkamispaikan mukaan. (Verohallinto 2021)

2.2.3 Intrastat - tilastointi

Ulkokaupassa eli Euroopan unionin jäsenmaiden ja kolmansien maiden välisessä kaupassa tilastointitiedot saadaan tullausjärjestelmästä. Sisäkaupan ollessa tullausjärjestelmän ulkopuolella, tilastointitiedot kerätään erillisen menettelyn avulla, jota kutsutaan INTRASTAT-järjestelmäksi. Sisäkauppaa käyvien tuojien ja viejien vastuulla on ilmoittaa kuukausittain tarvittavat tiedot tilastoihin Tulliviranomaisille, jotka laativat virallisen tilaston oman maansa tiedoista. Jokainen Euroopan unionin jäsenmaa lähettää tiedot niin sisä- kuin ulkokaupastaan kuukausittain Euroopan unionin tilastotoimistolle Eurostatille. Tilastointitietojen kerääminen perustuu Euroopan unionin asetuksiin, jotka määrittelevät miten kauppatilastoja laaditaan. Maakohtaisilla tilastotiedoilla julkaistaan viranomaisten toimesta erilaisia ulkomaankaupan tilastoja, joita käytetään muun muassa määrittelemään Euroopan unionin sisämarkkinataloutta, kansantalouden kehitystä sekä kauppapolitiikkaa. (Tulli 2021 d)

Sisäkaupassa tilastointivelvollisia yrityksiä ovat Euroopan unionin lainsäädännön mukaan ne yritykset, joiden kaupankäynnin arvo ylittää tuonnissa ja/tai viennissä 600 000 € (vuonna 2021). Tilastointivelvollisuudesta ja sen alkamisesta tulee yritykselle tieto Tullin tilastoinnilta. Intrastat-ilmoituksessa yritys ilmoittaa tavaroiden tuonnista ja viennistä kotimaastaan muihin jäsenmaihiin. Tavarain fyysinen liikkuminen kotimaan rajojen yli on tilastoinnin tärkein ehto. Tilastointivelvolliseksi kauppatavaraksi katsotaan tavarat, jotka ovat Euroopan unionin alueella valmistetut tai kolmansissa maissa valmistetut tavarat, jotka ovat tullattu yhteisön alueelle vapaaseen liikkeeseen eli saaneet yhteisöaseman. Vaikka yrityksellä ei olisi ollut kuukauden aikana tilastoinnillisesti merkittäviä kauppatapahtumia, jos yritys on tilastointivelvollinen, tulee sen silti tehdä kuukausi-ilmoitus. Tilastointivelvolliseksi kauppatapahtumaksi katsotaan kaikki tavaraliikenne, liikkui niiden mukana maksuliikennettä tai ei. (Tulli 2021 e)

2.3 Ulkokauppa

Kolmansien maiden kanssa käytävä kauppa eli ulkokauppa tarkoittaa sitä, että Euroopan unionin yhteisöalueeseen kuuluva valtio käy kauppaa yhteisön ulkopuolisen valtion eli niin kutsutun kolmannen maan kanssa. Kauppatapahtuman toinen osapuoli on siis sekä Euroopan unionin tulli- että veroalueen ulkopuolinen valtio tai valtio, jolla on muusta syystä kolmannen maan status.

Euroopan unionin jäsenet noudattavat Euroopan unionin yhteistä tullitariffia sekä yhteisesti sovittua kauppapolitiikkaa kaupassa kolmansien maiden kanssa (ulkokaupassa). Yhteisesti sovittuun kauppapolitiikkaan liittyy tuonnin valvonta sekä määrälliset rajoitukset, tullimaksut, tullivapautukset, suspensiotullit, polkumyynnissäännökset, tasoitustullit, jalostusliikenne, viennin valvonta, preferenssisopimukset, kehitysmaiden tullietuudet sekä kansallisiin sopimuksiin liittyvät kiintiöjärjestelyt. Euroopan unionilla on näiden lisäksi kahdenvälisiä maatai maaryhmittymäkauppasopimuksia sekä mittavat kehitysmaakauppasopimukset. (Logistiikan Maailma 2021 d; Melin 2011, 252)

Euroopan unioni on osana Maailman kauppajärjestöä (WTO), joka pyrkii toiminnallaan takaamaan sääntöihin perustuvan kansainvälisen kauppajärjestelmän kansainväliselle markkina-alueelle. Tärkein kansainvälisiin kauppatahtumiin vaikuttava yleissopimus tehtiin vuonna 1947, joka tunnetaan nimellä GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). GATT-yleissopimuksen lähtökohtana oli luoda kaikille sopimuksen osapuolille tasapuolisemmat olosuhteet toimia, alentamalla tullitariffeja sekä poistamalla tai vähentämällä muita mahdollisia kaupan esteitä. Yleissopimus pyrkii tasa-arvoisempaan kansainvälisen kaupan markkina-alueeseen, jossa ei olisi syrjintää. GATT toimi myös perustana Maailman kauppajärjestölle, kun GATT sopimus muutettiin konkreettiseksi Maailman kauppajärjestöksi. (Euroopan parlamentti 2020; European Union 2021)

2.3.1 Lainsäädäntö

Euroopan unionilla on voimassa yhteinen tullilainsäädäntö, joka on asetettu voimaan laiksi yhteisöön kuuluvissa valtioissa. Lisäksi tätä yhteistä tullilainsäädäntöä tukee jokaisen valtion oma, kansallinen tullilainsäädäntö. Unionin keskeisin tullilainsäädännön säädös on Union's Custom's Codex (UCC) eli koodeksi, joka on Euroopan unionin neuvoston asetus yhteisön tullikoodeksista. UCC astui voimaan unionin alueella vähitellen, ajanjaksolla 1.5.2016-2020. UCC:n lisäksi tärkeä asetus on tullittomuusasetus, joka on asetus yhteisön (EU) tullittomuusjärjestelmän luomisesta. Näiden kahden lisäksi merkittävänä säädöksenä pidetään neuvoston asetusta tariffi- ja tilastonimikkäistä sekä yhteisestä tullitariffista. Tämä tunnetaan nimellä TARIC-asetus. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 106-107; Logistiikan Maailma 2021 e; Melin 2011, 252)

2.3.2 Alkuperätodistukset

Euroopan unioni on solminut useiden kolmansien maiden kanssa vastavuoroisia vapaakauppasopimuksia. Vapaakauppasopimuksissa yleensä sovitaan siitä, että

vastapuolen maa myöntää tullietuuksia Euroopan unionin alkuperää oleville tuotteille. Ulkokaupassa myytävän tavaran alkuperä todistetaan alkuperätodistuksella. Euroopan unionilla on yleinen alkuperätodistus (Certificate of Origin), jota käytetään osoittamaan tavaran alkuperä, jotta kohdemaassa pystytään toimimaan tullaukseen sekä kauppaan liittyvien määräysten mukaisesti. Ulkokaupassa tulee selvittää, onko unionilla mahdollista vapaakauppasopimusta valtion kanssa sekä minkälaista alkuperätodistusta vaaditaan, jotta saadaan mahdollinen etuuskohtelu kauppatapahtumalle. Kuitenkin etuuskohtelun saaminen määrämaassa edellyttää tuotteen olevan Euroopan unionin alkuperätuote tai mahdollisen sopimusverkoston jäsenen alkuperätuote. Yleisten vaatimusten lisäksi eri tuotteille voi olla nimikekohtaisia sääntöjä alkuperästä. Muita alkuperätodistuksia on mm. EUR.1-tavaratodistus, A.TR. -tavaratodistus sekä EUR-MED-tavaratodistus. (Tulli 2021 f; Kauppakamari 2021 a)

2.3.3 Arvonlisäverokäytäntö

Ulkokaupassa tapahtuva vienti on verotonta niin tavaroiden kuin palveluiden osalta. Ulkokaupassa tapahtuva tuonti taas on verotuksen alaista. Tavaran arvonlisävero maksetaan tuontitullauksen yhteydessä maahantuojan maan verokantojen mukaisesti. Tuonnin veron maksaminen voi tapahtua myös alv-rekisteröidyn maahantuojan kotimaan alv-ilmoituksen kautta, jonka maahantuoja tekee verohallinnolle. Tässäkin noudatetaan valtion omia, voimassa olevia verokantoja. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 113; Logistiikan maailma 2021 f)

Ulkokaupassa tapahtuvassa kauttakulkuliikenteessä arvonlisäverotus riippuu liikkuvan tavaran statuksesta. Euroopan unionin alkuperää oleva tavara, joka kulkee jäsenmaan kautta, kolmanteen maahan on arvonlisäverovapaa, jos se on asetettu vientimenettelyyn lähtömaassa. Arvonlisäverottomuuden piiriin kuuluvat myös ulkoisessa tai sisäisessä passitusmenettelyssä olevat tavarat. Unionin alkuperää oleva tavara, joka tuodaan jäsenmaahan unionin perussääntöjen mukaan, olematta vientimenettelyssä tai passitusmenettelyssä, tavara on

käänteisen verovelvollisuuden nojalla alv-vapaa, mikäli palveluiden ostaja käyttää toisessa EU maassa annettua alv- tunnusta. (Logistiikan maailma 2021 f)

2.4 Iso-Britannian ero Euroopan unionista

Brexit (British Exit) tunnetaan prosessina, jonka lopputulemana oli Iso-Britannian ero Euroopan unionista. Iso-Britannian ero Euroopan unionin tulli- ja veroalueesta astui voimaan 1.2.2020. Lopullisesti, täysimääräisenä ero astui voimaan vasta 31.12.2020, siirtymäajan loputtua. Keskusteluista tästä erosta on ollut jo useita vuosia. Iso-Britannian hallitus on jättänyt Iso-Britannian eroanomuksen Euroopan unionista Eurooppa-neuvostolle 29.3.2017. Eroanomus aloitti neuvotteluprosessin EU:n ja Iso-Britannian välillä, jonka tarkoituksena oli järjestää osapuolten väliset suhteet. (Eduskunta 2021 a; Finland Abroad 2021)

Huolimatta Euroopan unionin ja Iso-Britannian kauppaa- ja yhteistyösopimuksesta, Iso-Britannian ero Euroopan unionista sekä sen vero- ja tullialueesta loivat erilaisia rajoituksia sekä esteitä niin kauppatahtumille, hallinnoille kuin ihmisten liikkeelle. Nämä rajoitukset sekä haasteet ovat laajuudeltaan suuria ja välttämättömiä, sillä kauppaa- ja yhteistyösopimuksella ei pystytä luomaan samanlaista yhteisöaluetta kuin Euroopan unionin jäsenmailla keskenään on. Osa eron seuraamuksista oli tiedossa jo etukäteen, sekä molemmat osapuolet pyrkivät siirtymäaikana valmistautumaan lopulliseen eroon. Kuitenkin siisti ja helppo ero Euroopan unionista on haastava, sillä Iso-Britannia oli unionin merkittävä jäsen yli 45 vuotta. Eron lopulliset ja todelliset seuraukset ovat nähtävillä vasta muutaman vuoden päästä. (European Commission 2021 a; Stack & Bliss 2020)

Eron myötä Iso-Britannia sai kolmannen maan statuksen eikä kauppatahtumissa sovelleta enää sisäkaupan periaatteita, pois lukien Pohjois-Irlannin poikkeuksellisen aseman. Näin ollen niin tullimenettelyt kuin muut säännökset ja käytännöt kolmansien maiden kanssa pätevät kauppatahtumiin Euroopan unionin jäsenmaiden ja Iso-Britannian välillä. Tavaroiden vapaa liikkuvuus ei päde

enää Iso-Britanniaan, vaan vienti- ja tuonti suoritetaan ulkokauppasäännöin.
(European Commission 2021 b)

2.5 Pohjois-Irlannin asema Brexitin jälkeen

Pohjois-Irlannin oli tarkoitus irtautua Euroopan unionin yhteisöalueesta. Tämä olisi tarkoittanut sitä, että Pohjois-Irlannin ja Irlannin tasavallan välinen raja olisi jäänyt Euroopan unionin ulkorajaksi, mikä olisi johtanut siihen, että rajaa ja sen ylitystä olisi alettava valvomaan tiukasti. Pohjois-Irlanti irtautui teoriassa



Euroopan unionista, mutta sille myönnettiin poikkeuksellisesti edelleen yhteisömaan asema.

Kuva 1. Iso-Britannian ja Irlannin saarivaltiot (Eurooppa tiedotus, 2021)

Kuvassa 1. on Iso-Britannian ja Irlannin saarten valtiot. Sinisellä oleva Irlanti kuuluu edelleen Euroopan unioniin. Kuva näyttää minkälainen raja Irlannin ja Pohjois-Irlannin välillä on kyse. Vaikka maantieteellisesti raja on vain noin 500 kilometriä, on se mahdollista ylittää 275 eri paikasta. Vertauksena Suomesta Kreikkaan välisellä rajalla on vain 137 ylityspaikkaa. Pohjois-Irlannin ja Irlannin välille olisi pitänyt pystyttää useita rajavalvontapaikkoja sekä esimerkiksi ihmisten kulkeminen töihin puolin ja toisin olisi hankaloitunut merkittävästi. Tämä ei olisi ollut mahdollista rauhansopimuksen vuoksi. Kova raja Irlannin ja Pohjois-Irlannin välillä olisi aiheuttanut liikaa jännitteitä maiden historian vuoksi. (Euroopan parlamentti 2019)

Tästä syystä solmittiin pöytäkirja, joka koskee Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Irlannin ja Pohjois-Irlannin välistä kaupankäyntiä. Euroopan unionin ulkoraja siirrettiin Irlannin mereen. Pohjois-Irlantiin sovelletaan Euroopan unionin tullilainsäädäntöä sekä niitä Euroopan unionin kansainvälisen kaupan sopimusten velvoitteita, jotka koskevat erityisesti unionin ja kolmansien maiden välistä tavarakauppaa. Euroopan unioni ja Iso-Britannia ovat sopineet, että Pohjois-Irlantia kohdellaan kauppakumppanina niin kuin se kuuluisi vielä unionin tullialueeseen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tuotteet, jotka tuodaan Pohjois-Irlantiin Euroopan unionin ulkopuolelta, esimerkiksi Iso-Britannian muista osista, ovat tuotteet tullivalvonnan alaisia. Sama menettely on vientiliikenteen kanssa. Pohjois-Irlannin ja Irlannin tasavallan välinen rajan ei siis katsota olevan Euroopan unionin ulkoraja eikä siksi rajalla suoriteta kovaa valvontaa. Pohjois-Irlannin kanssa käytävä kauppa katsotaan siis olevan sisäkauppaa, vaikka Pohjois-Irlanti onkin osa Yhdistynyttä kuningaskuntaa. Pöytäkirja Irlannin ja Pohjois-

Irlannin kaupankäynnistä on voimassa neljä vuotta, alkaen Brexitin siirtymäkauden päättymisestä. (Tulli 2021 g)

3 TULLIMENETTELYT ULKOKAUPASSA

Tämä luku keskittyy erilaisiin tullimenettelyihin ulkokaupassa. Tullimenettelyitä käydään lävitse niin viennin kuin tuonnin osalta ja tarkastellaan vapaakauppa- sekä tullietuussopimuksia. Tärkeänä osa-alueena Iso-Britannian ja Euroopan unionin välinen kauppa- ja yhteistyösopimus, joka saatiin sovittua 24.12.2020. Sopimusta täydentävät erilliset sopimukset tietoturvasta sekä ydinenergia-alan yhteistyöstä. Kuitenkin ulko-, turvallisuus- ja puolustuspolitiikka jäivät sopimuksen ulkopuolelle. (Eduskunta 2021 a)

Globalisaation vaikutukset kansainvälisessä kaupassa ovat muokanneet sen rakennetta kahteen eri suuntaan. Kauppa kasvaa alueellisten vapaakauppajärjestelyiden piirissä sekä samalla suurin osa kulkee kohti suurempaa taloudellista riippuvuutta maailmanlaajuisesti. Euroopan unionin tullialueen tullityön keskellä ovat unionin tullipolitiikan seuraaminen, toimeenpano sekä tullipolitiikkaan vaikuttaminen. Kasvava ulkomaankauppa vaatii nopeita tullimenettelyitä sekä lainvalvontaa. (Erling 2015, 51)

Tullien tärkeimpänä tehtävänä aluksi katsottiin olevan salakuljetuksen ennalta ehkäisy. Salakuljetuksen vaikeutuessa ajan saatossa, ovat uudenlaiset ongelmat nousseet, kuten alkuperän väärentäminen tai tullausarvojen alentaminen. Niin valtioiden taloudellisen kasvun kuin kehityksen kannalta on tärkeää, että kansainvälinen kauppa toimii sujuvasti sekä laillisesti. Jos tullit ja verot jäävät kauppatahtuman aikana maksamatta, jää valtio vaille sille kuuluvia tuloja. Tämän lisäksi korruption lisääntyessä niiden yritysten, jotka hoitavat asianmukaisesti ja laillisesti velvollisuutensa, kilpailuasema heikkenee markkinoilla. Kansainvälisessä kaupassa verojen ja tullimaksujen välttäminen on vaikeaa, sillä kauppatavarat toimivat usein vakuutena, kunnes maksusuoritus on hoidettu. Tämä tekee kansainvälisestä kaupasta valtioille tärkeän. (Erling 2015, 61)

3.1 Yleistä ulkomaankaupan tullausprosesseista

Tullin käymät prosessit tavaravirtoihin voidaan jakaa kolmeen eri osaan, joiden kaikkien perustana on pääsääntöisesti sähköinen tiedonsiirto. Ensimmäinen osa on luvan myöntämiset, joihin sisältyvät muun muassa ennakoilmoitukset, saapumisilmoitukset, varastoinnit, passitukset sekä vapaaseen liikkeeseen luovutukset. Toinen prosessikokonaisuus on riskien arviointi ja laadun varmistus, joka sisältää mm. erilaisia tarkastuksia, kansainvälisiä operaatioita sekä tiedustelua, että analyysjä uhkakuvista. Kolmas prosessiosuus on vakuuden määrittäminen, joka on esimerkiksi vakuuden varaaminen tai verojen määrääminen. Tämän lisäksi tulli seuraa prosessien aikana yrityksen maksukykyä sekä laillisuutta. (Erling 2015, 83-85)

3.2 Tullitariffi

Maailman tullijärjestöön (World Customs Organization, WCO) kuuluu kaikki maailman toimivat tullit. Järjestön keskeisenä tavoitteena on kehittää tullimenettelyitä, varmistaen samalla kansainvälisen kaupan sujuvuuden. Maailman tullijärjestö ylläpitää ulkomaankaupassa käytettävää tullitariffia ja tilastointinimikkeistöä. (Erling 2015, 155)

Tullitariffi pitää sisällään tullinimikkeistöt sekä tiedot mahdollisista tullimaksuista tai muista maksuista. Tariffi kertoo myös mahdolliset etuuskohtelut tuonnissa sekä mahdolliset kiellot tai rajoitukset tuonti-, vienti- ja kauttakuljetukselle. Tullitariffi on kaikissa Euroopan unionin jäsenmaissa sama, johtuen unionin yhteisestä tulliliitosta. Tullitariffin tullinimikkeistö on kuudesta, kahdeksasta tai kymmenestä numerosta muodostuva numerosarja, joka löytyy jokaiselle maahantuotavalle tavaralle. Kuusinumeroisia nimikkeitä kutsutaan HS-nimikkeiksi, joka on Maailman tullijärjestön ylläpitämä, yhtenäistetty tavarankuvaus ja koodausjärjestelmä. HS-nimikkeitä käytetään kansainvälisesti tavaroiden kaupan määrien seurantaan sekä toimenpiteiden osoittamiseen tavaroille. HS-nimikkeistö on kahdeksannumeroisen CN-nimikkeistön (Combined

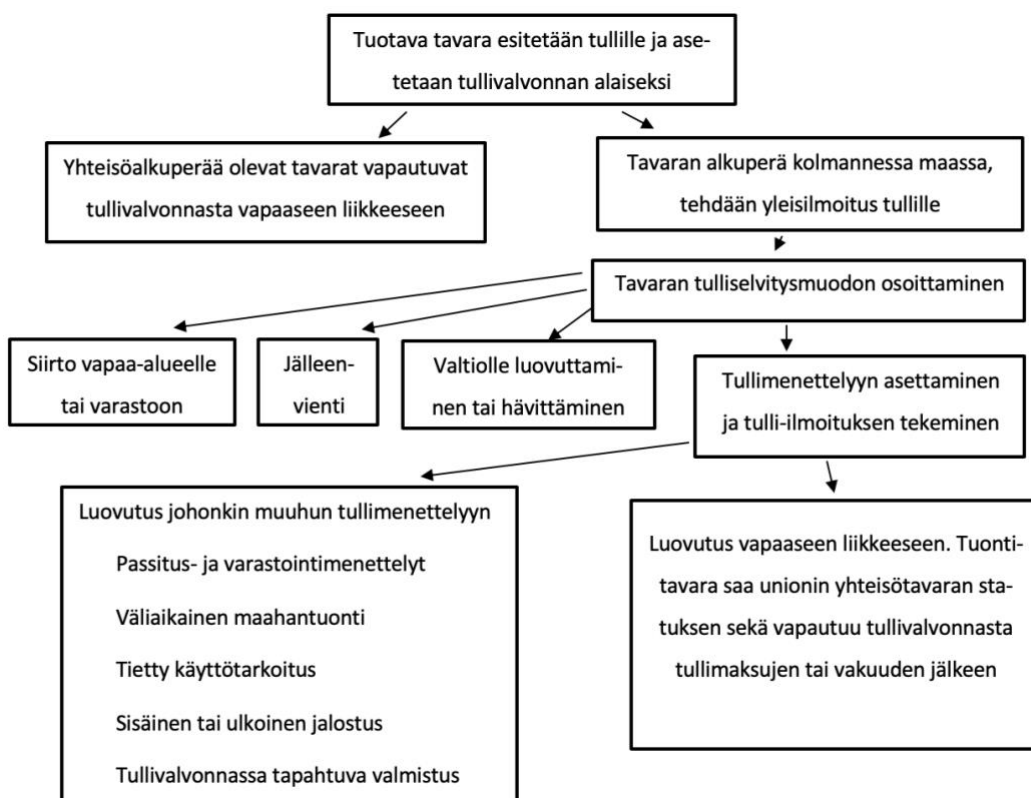
Nomenclature) ja kymmenennumeroisen Taric-nimikkeistön pohja. CN-nimikkeistö on Euroopan unionin yhdistetty tariffi- ja tilastonimikkeistö, jota käytetään sisäkaupan ilmoituksissa sekä vientimenettelyissä. Taric-nimikkeistö on Euroopan unionin jäsenvaltioiden tullitariffinimikkeistö, jota käytetään tuontimenettelyissä kolmansista maista Euroopan unionin tullialueelle. Nimikkeistöjä ylläpidetään sähköisesti, jotta jokainen muutos on ajan tasalla. (Tulli 2021 h; Melin 2011, 252-253)

3.3 Tuontitullaus

Euroopan unionin lainsäädäntö velvoittaa jäsenvaltioidensa kuljetusliikkeitä ilmoittamaan etukäteen tullille unioniin kolmansista maista saapuvista tavaroista. Tuontitullausprosessi alkaa jo silloin, kun tavara on vasta saapumassa Euroopan unionin tullialueelle. Tämän saapumisen yleisilmoituksen avulla tulli varmistaa, että tavaroiden tuonti on sallittua unionin tullialueelle. Kun tavarat saapuvat Euroopan unionin yhteisöalueelle kolmannesta maasta, esitetään tavaralle jokin tulliselvitysmuoto ja annetaan tullille mahdollisuus tarkastaa saapuva tavara. Tulliselvitysmuotoja ovat tavarankäynnin asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueella tai -varastoon, jälleenvienti yhteisön tullialueelta, hävittäminen tullivalvonnassa tai luovuttaminen valtiolle. Unionin tullialueelle saapuva tavara tulee asettaa tullimenettelyyn 90 päivän kuluessa yleisilmoituksen antamisesta. Jos tavaraa ei annetussa ajassa aseteta tullimenettelyyn, on tulliviranomaisten velvollisuus aloittaa toimenpiteet tavarankäynnin haltuunotolle tai hävittämiselle. 90 päivän määräaikaan voidaan anoa pidennystä, jonka tulliviranomainen voi myöntää erityisistä syistä. (Melin 2011, 254-256; Logistiikan maailma 2021 g)

Tuonnin tuontimenettelyn ilmoittaminen tapahtuu tullilmoituksella, jonka toimittaa joko tuojat itse tai tuojan edustaja. Tullilmoitukseen liitetään tuonnin kannalta tärkeät ja vaaditut asiakirjat. Tullilmoituksessa tulee olla tavarankäynnin tullinimike sekä huomioon otettuna mahdolliset tuontirajoitukset ja hankittuna mahdollinen tuontilisenssi. Kaikki luvat ja lisenssit tulee esittää tullille samanaikaisesti tullilmoituksen kanssa. Tullilmoituksen liitteiksi laitetaan

kauppalasku sekä asiakirjat, jotka oikeuttavat etuuskohtelun (esim. alkuperätodistukset), lisäksi liitteenä voi olla muita tuontiin tarvittavia asiakirjoja (esim. terveystodistus). Tulli-ilmoitus voidaan antaa sähköisesti EDI-sanomalla tai vaihtoehtoisesti SAD-lomakkeella. Lisäksi yritysasiakkaan pystyvät hoitamaan tulli-ilmoituksen tulliselvityspalvelussa. Tuonnin tullimaksu määräytyy tavarankullitariffista ja lasketaan tavarankullausarvosta. Kun tulli-ilmoitus on annettu tullille, tulee siitä tuojan maksettavaksi tullimaksut sekä tulli vapauttaa tavarankullivalvonnasta, kun joko tullivelka on maksettu tai vakuus annettu. Muut toimenpiteet riippuvat siitä, mikä tulliselvitysmuoto ja tullimenettely tavaroille on annettu. Alla oleva Kuvio 1. selventää tuontitullausprosessia kokonaisuutena. (Melin 2011, 258-275; Tulli 2021 j)



Kuvio 1. Tuontitullausprosessi kokonaisuutena (Melin 2011, 275)

3.3.1 Tuonnin tullimenettelyt

Yleisin tuonnissa käytettävä tulliselvitysmuoto on tavarankäynnin asettaminen tullimenettelyyn. Tämä selvitysmuoto sisältää seuraavat tullimenettelyt: tavarankäynnin luovutus vapaaseen liikkeeseen, varastointi- ja passitusmenettelyt, väliaikainen maahantuonti, tietty käyttötarkoitus, sisäinen tai ulkoinen jalostus tai tullivalvonnassa tapahtuva valmistus. Kaikki edellä mainitut tullimenettelyt eivät anna maahantuodulle tavaralle tullioikeudellista yhteisöasemaa. Näistä tullimenettelyistä yleisin on tavarankäynnin luovutus vapaaseen liikkeeseen, sillä se antaa tavaralle Euroopan unionin yhteisöaseman eli tavara saa unionitavarankäynnin tullioikeudellisen aseman. Luovutus vapaaseen liikkeeseen sisältää mahdolliset kauppapolittiset toimenpiteet sekä tullien ja verojen maksamisen säännösten mukaisesti. Vapaaseen liikkeeseen voidaan luovuttaa vain tavarat, joihin ei liity rajoituksia tai kieltoja. (Melin 2011, 256-257; Tulli 2021 i)

3.3.2 Etuuskohtelut, tuontikiintiöt ja tullisuspensiot

Tuontitavarakäynnin voidaan myöntää tullietuuskohtelu (preferenssikohtelu) tiettyin edellytyksin. Tuotavan tuotteen alkuperämaan ja Euroopan unionin tullialueella tulee olla solmittuna tullietuuskohtelu tai vastaava ja tuontitavarakäynnin tulee kuulua sopimuksen tuotteisiin. Tuotava tuote on sopimuksen mukaisesti alkuperätuote ja tuotteelle tulee esittää oikeamuotoinen alkuperätodistus. Edullisempaan tullikohteluun vaikuttavia tai oikeuttavia sopimuksia on Euroopan unionilla solmittuna useiden kolmansien maiden kanssa. Tuontitavarakäynnin voidaan olla määriteltynä myös tuontikiintiö, joka tarkoittaa tuotavan tavarankäynnin rajoitusta, joka perustuu joko arvon tai paljouden mukaan. Tuontikiintiöjärjestelmä sisältää etukiintiöt ja rajoituskiintiöt. Etukiintiöitä ovat tariffikiintiö, joka anotaan tietylle tavaralle samalla kun tuote pyydetään luovuttamaan vapaaseen liikkeeseen eli vain tietty määrä saadaan tariffikiintiön tulliedulla. Toinen etukiintiö on tuontikatko eli plafondi, jonka tuontikiintiö on auki, kunnes Euroopan unionin tulliyhteisön jäsenvaltiot päättävät, että tuontikatko suljetaan. Kun tuontikatko on suljettu, saa tavaraa edelleen tuoda, mutta siitä maksetaan tullimaksut.

Rajoituskiintiöiden avaamisesta ja aukioloajasta ilmoittaa tullihallitus. Rajoituskiintiö on kansallinen eli esimerkiksi Suomeen saadaan tuoda vain tietty määrä ja kun kiintiö täyttyy, asettuu tavara tuontikieltoon. Tullisuspensio on Euroopan unionin hakema, määrääjäksi (yleensä kalenterivuodeksi) myönnetty tullittomuus tai alennettu tulli, joka kohdistuu raaka-aineisiin ja puolivalmisteesiin. Tullisuspensiota ei myönnetä, jos tavara saa jo jonkinlaisen muun tulliedun. Myöntämisen edellytyksenä on myös se, että raaka-ainetta tai puolivalmistetta ei ole saatavilla yhteisön alueella tai sen valmistus on riittämätöntä. Lisäksi suspensiolle saavutettavan tullisäästön tulee olla vähintään 20 000 €. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 152-153; Logistiikan Maailma 2021 h)

3.4 Alkuperäsäännöt

Euroopan unionin tulliyhteisössä sovellettavia alkuperäsäännöt ovat jaettu kahteen osaan, yleiset alkuperäsäännöt ja preferenssialkuperäsäännöt. Yleisiä alkuperäsääntöjä käytetään silloin, kun tavaroille määritellään alkuperämaa muuhun tarkoitukseen kuin tullietuuden myöntämiseen. Preferenssialkuperäsääntöjä ovat ne alkuperäsäännöt, joilla määritetään tavaran alkuperän kelpoisuuden ehdot, alkuperäselvitykset sekä vapaakaupan ehtojen noudattamisen valvonta ja tarkastaminen. Tullietuusopimuksiin, kuten vapaakauppasopimuksiin liitetään yleensä omat, sopimuskohtaiset alkuperäsäännöt. Preferenssialkuperäsääntöjä soveltamalla esimerkiksi saadaan tuontitavarakkeelle tietty tullietuuskohtelu, jos tavaran alkuperä voidaan osoittaa olevan tietyn vapaakauppasopimuksen valtion alkuperää. Alkuperäkelpoisuutta määritellään alkuperäperusteilla eli kriteereillä. Tuote voi olla joko kokonaan valmistettu tai riittävästi valmistettu. Riittävästi valmistettu säädetään aina kyseisessä vapaakauppasopimuksessa, että mikä on riittävästi valmistamista. Seuraavat ehdot joko yksinään tai yhdistettynä ovat riittävästi valmistettu: nimikkeenmuutossääntö, prosenttisääntö, valmistusastevaatimus sekä se, että samaan tavaraan liittyy usein myös kaksi erilaista alkuperäsääntövaihtoehtoa. Euroopan unionin tulliyhteisö on laatinut myös tiettyjä käsittelyitä, jotka ovat

riittämätöntä valmistusta, vaikka niissä täytyisi nimikkeenmuutosvaatimus tai prosenttisääntö. Riittämätöntä valmistamista on esimerkiksi erilaiset käsittelyt, joiden tarkoituksena on vain säilyttää tavaran kunto kuljetuksen tai varastoinnin aikana. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 155-156; Logistiikan Maailma 2021 i)

3.5 Vientitullaus

Vientitullaus ulkokaupassa tarkoittaa sitä, kun Euroopan unionin tullialueelta viedään tavaraa kolmansiin maihin eli unionin tullialueen ulkopuolelle. Kaikki vietävät tavarat tulee asettaa vientimenettelyyn. Vientimenettelyssä määritetään tulliviranomaisten toimesta, mitä vientisäännöksiä, -määräyksiä tai -rajoituksia on vietävän tavaran viennissä sovellettava. Lisäksi vienti-ilmoituksesta kerätään ulkomaankaupan tilastointiaineistoa sekä ilmoituksen avulla tulliviranomainen pystyy valvomaan vientitavaraan mahdollisesti kohdistuvaa terrorismia tai kansainvälistä rikollisuutta. Vientitavara asetetaan vientimenettelyyn antamalla viennin tulli-ilmoitus. Vientitullauksen yhteydessä ei Euroopan unionin tullialueella tällä hetkellä kanneta vientitulleja. (Melin 2011, 276)

Pääsääntöisesti vientitullauksen ilmoitusprosessia vientitavaralle Euroopan unionin tullialueelta kolmanteen maahan on kahdenlaista, suora vienti tai epäsuora vienti. Molemmissa vienti-ilmoitus tapahtuu sähköisesti. Suorassa viennissä vientitavara lähtö- ja poistumispaikka sijaitsevat samassa unionin jäsenvaltiossa. Epäsuorassa viennissä vientitavaran lähtöpaikka on yhdessä jäsenvaltiossa ja poistumispaikka toisessa. Poistumispaikalla tarkoitetaan sitä tullitoimipaikkaa, josta vientitavara poistuu unionin tullialueelta. Epäsuorassa ja suorassa viennissä tehdään molemmissa viennin saateasiakirja EAD (Export Accompanying Document), johon muodostuu lähetyksen MRN-viite, jota käytetään ilmoituksen yksilöinnissä tulliviranomaisten tietojärjestelmissä. MRN-viitteen avulla unionin tullialueelta poistuvat tavara voidaan eritellä sekä poistuneille tavaroille annetaan poistumisvahvistettu luovutus päätös, jolla viejä todistaa viennin arvonlisäverottomuuden.

Epäsuoran ja suoran vientiprosessin lisäksi muita vientimenettelyitä ovat passitusmenettelyt, jälleenvienti sekä alustoimitusmenettely. Vienti-ilmoituksessa tulee ilmoittaa, mitä menettelyä käytetään sekä onko kyseessä lopullinen vienti unionin tullialueelta vai väliaikainen vienti. Väliaikaiseen vientiin unionin tullialueen ulkopuolelle voidaan hyödyntää kauppakamarin myöntämää ATA-Carnet-tulliasiakirjaa, joka on yksi passitusmenettelyistä. Vientiin pätee samalla tavalla alkuperäsäännöt kuin tuontiin sekä erilaiset vientirajoitukset voivat olla mahdollisia. Lisäksi vientituotteisiin voi olla etuuskohteluita. (Melin 2011, 281-283; Tulli 2021 k)

3.6 Euroopan unionin vapaakauppasopimukset

Euroopan unionin ja kolmansien maiden välillä on useita kauppasopimuksia. Niiden on tarkoitus parantaa kaupankäynnin edellytyksiä sekä poistaa mahdollisia kaupankäynnin esteitä. Euroopan unioni hyödyntää sopimuksissaan eurooppalaisia periaatteita sekä arvoja niin demokratiasta, ihmisoikeuksista, sosiaalisista oikeuksista kuin ympäristöstä. Tämän lisäksi Euroopan unioni noudattaa sopimuksissaan Maailman kauppajärjestö (WTO) säädöksiä. Kauppasopimuksia voidaan luokitella erilaisiin ryhmiin, niistä merkittävimpiä ovat talouskumppanuussopimukset, vapaakauppasopimukset sekä assosiaatiosopimukset. Lisäksi on olemassa muita järjestelyitä, kuten esimerkiksi kehitysmaajärjestely GPS. Euroopan unionilla on yhteensä yli 40 kauppasopimusta lähes 80 eri yhteisön ulkopuolisen valtion kanssa. (Eurooppa-neuvosto 2021; European Commission 2021 c)

Vapaakauppasopimusten tai muiden tullietuusopimusten tai järjestelyiden tavoitteena on joko vapauttaa tulleja ja vastaavia maksuja sekä määrällisiä ja vastaavia rajoituksia tai alentaa niitä merkittävästi. Yksittäinen valtio tai maa-alue voi kuulua useamman eri sopimuksen alle, jolloin aina edullisinta sopimusta sovelletaan. Sopimuksissa on myös jätetty joitakin valtioita tai maa-alueita sen

piirin ulkopuolelle. Sopimus on aina Euroopan unionin ja jonkin kolmannen maan tai maiden välinen ja valmiisiin sopimuksiin voidaan lisätä tai poistaa valtioita. Vapaakauppasopimuksiin sovelletaan aina sopimuksessa sovittuja alkuperäsääntöjä sekä alkuperä todistetaan sopimuksessa solmitulla tavalla. Vapaakauppasopimuksissa sovitaan yleensä myös siitä, mitkä tuotteet tai tavarat kuuluvat sopimuksen piiriin. (Logistiikan maailma 2021 j)

Iso-Britannian ja EU:n välinen kauppa- ja yhteistyösopimus

Iso-Britannian erotessa Euroopan unionista ja sen tullialueesta, tuli siitä niin kutsuttu kolmas maa. Euroopan unioni ja Iso-Britannia saivat kuitenkin solmittua kauppa- ja yhteistyösopimuksen juuri ennen siirtymäajan loppua. Sopimus astui voimaan 1.1.2021. Sopimus koskee Iso-Britannian alueita: Englanti, Wales ja Skotlanti. Kuten ensimmäisessä teoriaosuudessa mainittu, Pohjois-Irlanti saa unionin jäsenmaan kohtelun, vaikka ei jäsenvaltio enää ole. Sopimus on väliaikainen ja voimassa, kunnes lopullinen sopimus saadaan solmittua. (Logistiikan maailma 2021 j)

Euroopan unionin ja Iso-Britannian välinen kauppa- ja yhteistyösopimus sisältää seuraavia osa-alueita: tavara- ja palvelukauppa, sähköinen kaupankäynti, teollis- ja tekijänoikeudet, julkiset hankinnat, ilmaliikenne ja tieliikenne, energia, kalatalous, sosiaaliturvajärjestelmien yhteensovittaminen, lainvalvonta ja rikosoikeudellinen yhteistyö sekä temaattinen yhteistyö. Sopimuksen tarkoituksena on turvata sisämarkkinoiden eheyttä, vaikka Iso-Britannia ei siihen enää varsinaisesti kuulu. Uuden sopimuksen on tarkoitus vähentää häiriötilanteita, joita erosta aiheutuu esimerkiksi vienti- ja tuontimenettelyihin. (Euroopan komissio 2020)

Uuden sopimuksen myötä Euroopan unionin ja Iso-Britannian teollisuustuotteiden kaupankäynti säilyy tullittomana ja kiintiöttömänä alkuperätuotteiden osalta. Osapuolet kuitenkin määrittivät sopimuksessa tullaamisen ja tullilmoittamisen velvoitteen. Tuotteen alkuperä tulee olla sopimuksen mukainen, jotta se saa tuonnissa joko Iso-Britanniaan tai Euroopan unioniin, tullietuuskohtelun. Tämä

onnistuu alkuperävakuutuksen avulla, johon Euroopan unionin viejät tarvitsevat REX-tunnistenumeron ja Iso-Britannian viejät EORI-numeron. Toinen vaihtoehto alkuperän osoittamiselle on tuojan tietämys alkuperästä. Tämä tulee olla sellaista tietoa, joka tuojalla on hallussaan jo ennen etuuskohtelun hakemista ja tiedoilla on pystyttävä todistamaan tullille, että tuote on alkuperäsääntöjen mukainen alkuperätuote. Tämän lisäksi tavaroille tehdään asianmukaiset vienti- ja tuontimenettelyt tullauksen osalta kuten muidenkin Euroopan unionin ulkopuolisten vienti- tai tuontitapahtumien kanssa. (Logistiikan maailma 2021 j; Tulli 2021 I)

4 PASSITUSMENETTELYT

Tässä luvussa syvennyttään tarkemmin yhteen tullimenettelyistä, passitusmenettelyihin. Passitusmenettely on tullimenettely, joka helpottaa tavarankuljetuksia sekä kansainvälistä kaupankäyntiä. Tavaroiden passitusta käytetään silloin, kun halutaan siirtää yleensä tullaamatonta tavaraa tullivalvonnan alaisena valtiosta toiseen. Passitusta käytetään myös silloin, kun tavaroita halutaan kuljettaa Euroopan unionin tullialueen ulkopuolisen maan läpi toiseen jäsenmaahan. Kun tavara on passitettu, sitä voidaan liikuttaa passitusalueella maksamatta tullimaksuja tai muita maksuja. Passitus kuitenkin edellyttää vakuuden, jonka suuruus määritellään kauppatavarasta kannettavista veroista. Euroopan unionin jäsenmaiden lisäksi passitusmaita ovat Norja, Islanti, Sveitsi, Liechtenstein, Turkki, Pohjois-Makedonia, Serbia ja Iso-Britannia. Osa passitusmenettelyistä, kuten TIR- ja ATA-carnet ovat kansainvälisiä menettelyitä, joiden piiriin kuuluu laajasti myös Euroopan ulkopuolisia maita. (Melin 2011, 262; Tulli 2021 m; European Commission 2021 d)

4.1 Passituksen yleis- ja yksittäisvakuus

Passitusmenettelyn lähtökohtainen tarkoitus on siirtää tai kuljettaa tavaroita tullivalvonnan alaisena ilman tullimaksujen maksamista. Passitus on toimenpide, joka lykkää tullimaksujen maksamista tai vaihtoehtoisesti vaikuttaa veroetuun. Kuitenkin passitukseen vaaditaan vakuus, jolla katetaan mm. tullimaksujen perintä. Lisäksi vakuus annetaan varalta, jos passituksessa tapahtuu sääntöjen vastaista toimintaa. Vakuuden määrä määritellään yleisen tullin, mahdollisten valmisteverojen sekä arvonlisäverojen pohjalta, joka on arviolta 30% tavarankokonaisarvosta. Passituksen vakuutena käytetään joko yleisvakuutta tai yksittäisvakuutta. Vakuus palautetaan sen antajalle, kun lähtötulli saa tiedon tavaroiden asianmukaisesta saapumisesta määrätulliin. (Melin 2011, 262; Tulli 2021 n)

Yleisvakuudella voidaan kattaa useita passituksia samanaikaisesti ja se on voimassa koko Euroopan unionin alueella. Yleisvakuus edellyttää takaajaa, joka voi olla esimerkiksi pankki tai vakuutusyhtiö. Toimijalle, joka käyttää paljon passitusmenettelyitä, yleisvakuus on joustavin vakuuden muoto. Yleisvakuus lasketaan summaamalla vähintään yhden viikon aikana passitettavien tavaroiden yleinen tulli, valmisteverot sekä arvonlisäverot. Kuitenkin, yleisvakuuden summaa voidaan alentaa, mikäli toimijan taloustilanne on heikko, toimijalla on kokemusta passituksesta tai kuljetusten hallinnasta. Yleisvakuuden tulee olla kuitenkin vähintään 5000 €. Toimija hakee yleisvakuudelle lupaa tullipiiristä. (Melin 2011, 263; Tulli 2021 n)

Yksittäisvakuus on vakuus, joka on voimassa vain yhdelle passitukselle. Yksittäisvakuus maksetaan lähtötullille, joko käteistalletuksena, takaajan takaussitoumuksella tai kiinteäarvoisilla tositteilla. Yksittäisvakuuden summa lasketaan aina korkeimpien vero- ja tullimaksutasojen mukaan. (Melin 2011, 263)

4.2 Passituslajit

Passitusmenettelyn alla on useampi erilainen passituslaji, jotka ovat määritelty erilaisten tavaroiden passittamiseen. Passituslaji määräytyy tavarahan alkuperän, passitusalueen sekä passituksen luonteen mukaan. Passituslajeihin vaikuttaa myös, onko tavara saanut yhteisötavaran aseman vai ei. Lisäksi sotilasviranomaisille on oma tullitarkoituksiin käytettävä asiakirja, lomake 302. (Tulli 2021 m)

4.2.1 T1-passitus

T1-passitus on unionin ulkoisen passituslajin koodi, joka on tarkoitettu Euroopan unionin ulkopuolelta tulevalle tullaamattomalle tavaralle, jota halutaan liikuttaa joko Euroopan unionin sisällä tai muissa yhteisen passituksen maissa. T1-passitusta kutsutaan myös ulkoiseksi passitukseksi, sillä siinä liikkuu unionin yhteisön ulkopuolinen tavara. T1-passitusta sovelletaan pääsääntöisesti vain

alkuperältään kolmannen maan tavaroihin, kuitenkin poikkeustapauksissa ulkoista passitusta voidaan käyttää yhteisötavaroihin. T1-passitus on tuonnin tullimenettely, jossa alkuperältään muu kuin yhteisötavara saapuu yhteisöalueella ja liikkuu siellä ilman, että tavarasta kannetaan tulli- tai veromaksuja aina määränpäättülüpaikkaan asti. T1-passituksessa tavara ei myöskään saa yhteisöasemaa, ennen kuin passitus päätetään. (Melin 2011, 263; Tulli 2021 m)

4.2.2 T2-passitus

T2-passitus on unionin sisäisen passituslajin koodi, joka on tarkoitettu yhteisöaseman omaavan eli unionitavaran kuljetusta joko Euroopan unionin yhteisen passituksen maihin tai vaihtoehtoisesti näiden maiden kautta takaisin Euroopan unioniin. T2-passituksessa unionitavaraksi määritellään joko unionin tullialueella valmistettu ja alkuperäinen tuote tai unionin alueelle tuontitullattu tuote, joka on asetettu vapaaseen liikkeeseen ja saanut näin yhteisöaseman. (Melin 2011, 263; Tulli 2021 m)

4.2.3 T2F-passitus

T2F-passitus on myös passituslaji, joka on tarkoitettu unionitavaran passitukselle. Ero T2-passituksen ja T2F-passituksen välillä on se, että T2F-passitusta käytetään silloin, kun unionitavaraa kuljetetaan Euroopan unionin veroalueeseen kuulumattomien mutta unionin tullialueeseen kuuluviin alueisiin tai valtioihin, niiden kautta tai niiden välillä. Alueita, joihin T2F-passitusta käytetään ovat Ahvenanmaa, Athosvuori, Kanarian saaret sekä Ranskan merentakaiset departementit, jotka ovat Guadeloupe, Martinique, Mayotte, Ranskan Guayana ja Réunion. (Melin 2011, 264; Tulli 2021 m)

4.2.4 TIR-menettely ja TIR-carnet

TIR-menettely on yksi ulkoisen passituksen menettelyistä. TIR-menettely on voimassa myös useissa maissa Euroopan unionin ulkopuolella, sillä se mahdollistaa tuotteiden liikuttamisen tullivalvonnan alaisena kansainvälisten rajojen yli, ilman

tullien tai verojen maksamista. Ainoana rajoituksena TIR-menettelyn käytölle on se, että menettelyä voidaan soveltaa vain maantiekuljetuksiin. Euroopan unionissa TIR-menettely soveltuu silloin, kun tavarat joko lähtevät tai päätyvät kolmanteen maahan tai kun tavarat kulkevat kolmannen maan kautta. TIR-passitusmenettelyä käytetään silloin, kun tullaamatonta yhteisötavaraa ollaan viemässä Euroopan unionin ulkopuolelle. TIR-carnet on tulli-ilmoitus, jota käytetään TIR-menettelyssä. TIR-menettelyyn ei tarvita erillistä vakuutta, vaan vakuutena toimii TIR-carnetin myöntäneen takaajan vakuus. Tämä takaaja on esimerkiksi Suomessa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Kansainvälisesti takausjärjestelmää hoitaa International Road Transport Union (IRU). TIR-menettelyä voidaan soveltaa jokaisessa TIR-yleissopimukseen liittyneessä jäsenmaassa, jokainen Euroopan unionin jäsen on itse liittynyt sopimukseen, vaikka Euroopan unionia pidetäänkin yhtenä tullialueena. Brexitin myötä Iso-Britannia on liittynyt mukaan TIR-yleissopimukseen eli TIR-menettelyä voidaan hyödyntää Iso-Britannian kuljetuksiin. (Melin 2011, 264; Tullihallitus 2011; Tulli 2021 m; European Commission 2021 e; IRU 2022)

TIR-passitus aloitetaan sillä, että TIR-carnetin lisäksi lähtötullille esitetään liiteasiakirjat (kansainvälinen rahtikirja CMR ja TIR-hyväksymistodistus) sekä ilmoituksen sisältämät tavarat ja kuljetusväline. Kuljetusväline sinetöidään ja tarvittavat merkinnät lisätään TIR-carnetiin tulliviranomaisen toimesta. Sähköinen ilmoitus TIR-tiedoista on pakollinen Euroopan unionin alueella tapahtuvissa TIR-passituksissa. Tulli antaa MRN-viitteen sekä luovuttaa ilmoitetut tavarat TIR-menettelyyn. TIR-menettely päätetään, kun ilmoitetut tavarat saapuvat määränpäättullitoimipaikkaan, jossa ne esitetään viranomaisille sähköisen ilmoituksen MRN-yleisviitteen sekä TIR-carnet-asiakirjan kanssa. Mikäli TIR-menettely tapahtuu Euroopan unionin ulkopuolella, käytetään usein pelkkää TIR-carnet-asiakirjaa, sillä sähköinen TIR-menettely ei ole kaikissa sopimusmaissa käytössä. (Tulli 2021 m)

4.2.5 ATA-carnet

ATA-carnet on passituksessa käytettävä, kansainvälinen asiakirja, jolla voidaan väliaikaisesti maahantuoda sopimusmaihin tavaroita tulli- ja verovapaasti. ATA on lyhenne sanoista Admission Temporaire / Temporary Admission. ATA-carnet on voimassa korkeintaan yhden vuoden, kuitenkin lisääikaa voidaan myöntää tapauskohtaisesti. ATA-carnet soveltuu esimerkiksi ammatinharjoitusvälineiden, kaupallisten tavaränäytteiden tai näyttelytavaroiden kansainväliseen kuljetukseen ja väliaikaiseen maahantuontiin ko. tulliyleissopimuksen maihin. ATA-carnetin myöntää lähtömaan kauppakamari luotettavalle hakijalle, kuten yritykselle. ATA-carnet yksinkertaistaa väliaikaista vientiä, korvaamalla lähtömaan vientiasiakirjat, korvaamalla väliaikaisen viennin maassa tulliasiakirjat, sisältämällä kansainvälisen takuun, toimimalla tavaroiden kauttakuljetusasiakirjana sekä palauttamalla tavarat lähtömaahan sujuvasti. ATA-carnet toimii passitusasiakirjana, jos sillä kuljetettavat tavarat kulkevat jonkin muun maan lävitse, johon tavaroita ei haluta väliaikaisesti maahantuoda. ATA-carnet ei kuitenkaan voi korvata muita mahdollisia tuontiasiakirjoja, kuten esimerkiksi lupia. ATA-carnetilla maahantuodut tavarat tulee palauttaa lähtömaahan vuoden sisällä carnetin myöntämisestä sekä ATA-carnet on palautettava sen myöntäneelle kauppakamarille. (Keskuskauppakamari 2021; Tulli 2021 m)

5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa käsitellään tutkimuksen teoreettinen viitekehys, tutkimukseen valittu tutkimusmenetelmä sekä aineistonkeruumenetelmä. Edellä mainittujen valinta perustellaan pohjautuen tutkimusongelmaan. Luku kuvaa tutkimuksen suunnittelua sekä haastateltavat henkilöt. Liiketaloustieteitä voidaan pitää epäeksaktina tieteenä, jonka tarkoituksena on tuottaa käytäntöön soveltuvaa tietoa. Teoreettinen viitekehys selittää sekä kuvaa käytännön kokemusta eli empiriaa. Tämän tutkimuksen liittyessä liiketaloustieteen tutkimiseen on empiirinen eli käytännön näkökulma tärkeää. (Puusa, Juuti & Aaltio 2020, luku 5)

5.1 Teoreettinen viitekehys

Teoreettinen viitekehys saa muotonsa siitä, kun tutkija syventyy laajasti tutkimusongelmaan liittyviin alan teoksiin sekä aikaisempiin tutkimuksiin. Tutkimuksen teoria tulee valita niin, että se liittyy tutkimusongelmaan. Tutkimuksen teoreettisen viitekehysten tulee avata tutkimusongelmaan liittyviä käsitteitä sekä ilmiöitä. Valittujen pääkäsitteiden teoria luo pohjan koko tutkimukselle ja avaa tutkijan ymmärrystä valitusta kohdeilmiöstä. Teoreettisen viitekehysten avulla tutkimusongelman näkökulmaa syvennetään. Tämän opinnäytetyön teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta teoriakokonaisuudesta, jotka jokainen osallaan avaavat tutkimusongelmaan liittyviä ilmiöitä ja käsitteitä. Teoriakokonaisuudet ovat: ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta, tullimenettelyt ulkokaupassa ja passitusmenettelyt. (Kananen 2015, 112; Puusa, Juuti & Aaltio 2020, luku 4)

Kuvio 2 esittää vientiprosessin ennen Brexitin astumista voimaan. Kuviossa viedään Suomesta tavaroita maantiekuljetuksena Iso-Britannian kautta Pohjois-Irlantiin. Tavarat voivat liikkua maiden lävitse kohtaamatta ulkorajoja eikä

tullausmenettelyitä tarvita.



Kuvio 2. Teoreettinen viitekehys, vientiprosessi ennen Brexitin astumista voimaan.

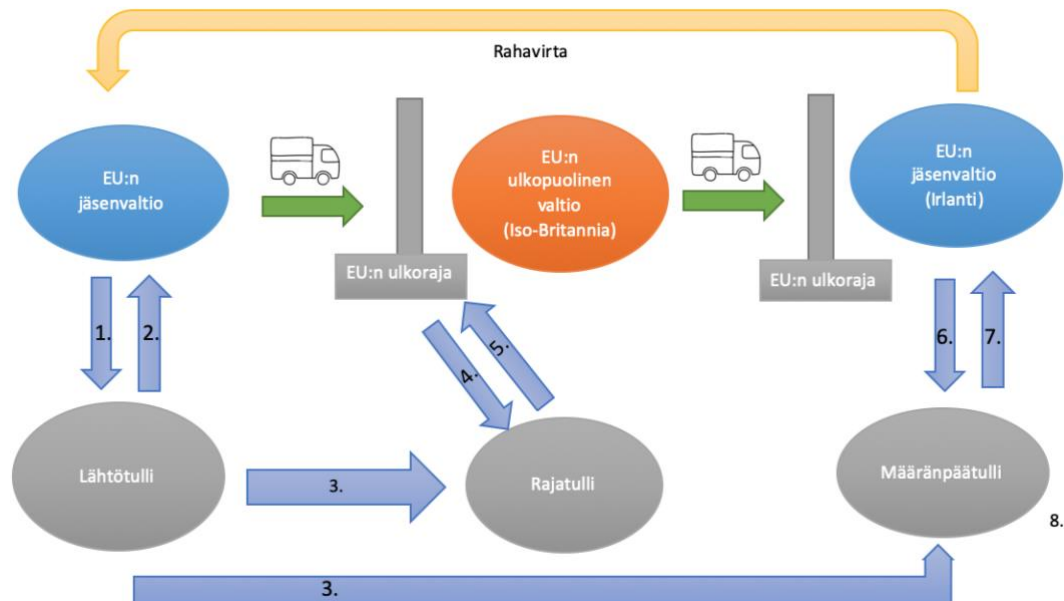
Kuvio 3 esittää vientiprosessein samoista maista, mutta Brexitin jälkeen. Kun kuviota 3 verrataan kuvioon 2 havaitaan, kuinka Brexitin myötä tavaravirralla tulee ylitettäväksi kaksi EU:n ulkorajaa.



Kuvio 3. Teoreettinen viitekehys, vientiprosessi Brexitin jälkeen.

Kuvio 4 selkeyttää T2-passituksen prosessia kokonaisuutena, kun yritys haluaa kiertää passituksen avulla EU:n ulkorajalla tapahtuvan tullauksen. Passituksen osapuolina ovat kaksi EU:n jäsenvaltiota sekä EU:n ulkopuolinen valtio, jonka läpi vientitavarat kulkevat. Kuviossa on kaikki kolme tullitoimipaikkaa, jotka ovat mukana passitustapahtuman aikana. Passituksen aikana liikkuva sanoma-,

tavara- sekä rahavirta ovat osoitettu nuolilla.



1. Passitusilmoitus
2. Passituksen saateasiakirja
3. Ennakkoilmoitus
4. Saateasiakirja ja tavarat esitetään rajalla
5. Lupa jatkaa yhteisöalueen ulkopuolelle tullaamatta
6. Saateasiakirja ja tavarat esitetään määränpäätullille
7. Purkulupa
8. Passituksen päättäminen purkausraporttia vastaan

Kuvio 4. Teorettinen viitekehys, T2-passituksen prosessi

5.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmän tarkoitus on ratkaista tutkimusongelma. Tutkimusmenetelmä voi olla joko kvalitatiivinen eli laadullinen tai kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus. Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma on Brexitin aiheuttamat haasteet Iso-Britannian kautta kulkeviin Pohjois-Irlannin toimituksiin. Tutkimusongelma määriteltiin kolmella eri tutkimuskysymyksellä. Koska tämän tutkimuksen tarkoituksena on ilmiön ymmärtäminen, voidaan tutkimusmenetelmäksi valita laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Ihmisten kokemusten ja näkemysten subjektiivinen tarkastelu on laadullisen tutkimuksen keskiössä. (Kananen 2015, 64-66; Puusa ym. 2020, luku 2)

Laadullisen tutkimuksen lähtökohta on todellisen elämän ja ilmiöiden kuvaaminen sisältäen ajatuksen moninaisesta todellisuudesta. Tästä syystä laadullinen tutkimus pyrkii tutkimaan ilmiötä tai ongelmaa mahdollisimman kokonaisvaltaisesti, huomioiden erilaiset lähestymistavat. Muita laadullisen tutkimuksen tavoitteita voivat olla ilmiön kuvaaminen, uuden tiedon hankinta, ymmärryksen syventäminen, ilmiön tulkitseminen tai kyseenalaistaminen. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena voidaan siis pitää halua löytää tai paljastaa tosiasioita, eikä esimerkiksi todistaa todeksi jo olemassa olevia väittämiä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 160-162; Puusa ym. 2020 luku 4)

5.3 Tutkimuksen aineistonkeruumenetelmä

Tietoa tutkittavasta ilmiöstä voidaan kerätä joko primaari- tai sekundaariaineistosta. Primaariaineisto on tutkijan itsekeräämää havaintoaineistoa, joka on välitöntä empiiristä tietoa tutkimuskohteesta. Sekundaariaineisto on muiden tutkijoiden keräämää tietoa. (Hirsjärvi ym. 2009, 186)

Yleisimmät aineistonkeruumenetelmät laadullisessa tutkimuksessa ovat haastattelu, havainnointi, kysely sekä erilaisista dokumenteista koottu tieto. Tutkittava ongelma tai tutkimusresurssit määrittelevät käytetäänkö edellä mainittuja menetelmiä yksin vai yhdistettyinä. Samoja menetelmiä voidaan käyttää myös määrällisen eli kvantitatiivisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelminä. Haastattelua voi ajatella interaktiivisena keskusteluna, jolla on etukäteen tutkijan toimesta asetettu tavoite. Haastattelun etuna on joustavuus haastattelutilanteessa, sillä tutkija voi tarpeen vaatiessa esittää lisäkysymyksiä tai oikaista haastateltavan väärinkäsitys. Haastattelun aikana tutkijan on tarkoitus tulkita haastateltavan tekemiä tulkintoja tutkimukseen liittyvästä ilmiöstä. Haastattelua voidaan strukturoida eri astein, muokkaamalla haastattelukysymysten avoimuutta. Täysin strukturoidussa haastattelussa kysymyksiin on tarkoitus saada tarkka vastaus annettujen vaihtoehtojen sisällä tutkijan valitsemassa järjestyksessä. Tämä haastattelumuoto

on usein käytössä kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Puolistrukturoidussa eli teemahaastattelussa kysymykset ovat aseteltu eri teemojen alle ja haastattelutilanteessa edetään niiden mukaan. Teemahaastattelun etuna on se, että haastattelutilanteessa tutkijan on mahdollista esittää lisäkysymyksiä sekä se, että haastattelukysymysten teemat voidaan johtaa suoraan teoreettisesta viitekehystä. Syvähaastattelu on täysin strukturoimaton haastattelumuoto, jossa käytetään vain avoimia kysymyksiä. Avoin haastattelu keskittyy nimenomaan ilmiöön eikä haastattelun suuntaa määrittele tutkimuksen teoreettinen viitekehys. Tärkein ero teemahaastattelun ja avoimen haastattelun välillä on, että teemahaastattelussa oletetaan haastateltavan ymmärtävän teemojen teorian samalla tavalla kuin tutkija. (Puusa ym. 2020, luku 6; Tuomi & Sarajärvi 2018, 83-90)

Tämän opinnäytetyön primaarisen aineiston keruumenelmäksi valikoitui puolistrukturoitu haastattelu eli teemahaastattelu. Haastattelun kysymykset johdetaan teoreettisesta viitekehystä ja haastateltavien ollessa tutkittavan ilmiön asiantuntijoita, heidän oletetaan ymmärtävän haastattelukysymysten teoria samalla tavalla kuin tutkija. Teemahaastattelun etuna on se, että keskustelua pystytään suunnata tiedonhankinnan kannalta oikeaan suuntaan. Haastattelutilanteessa tutkija saa mahdollisuuden esittää tarkentavia kysymyksiä. Lisäksi haastattelutilanne antaa mahdollisuuden täysin uusille näkökulmille, joita tutkija ei ehkä ole itse ajatellut. (Puusa ym. 2020, luku 6)

5.4 Aineiston analysointi ja tulkinta

Teemahaastatteluiden haasteina voidaan nähdä se, että aineisto voi olla valtava, jos tutkija haastattelee useita henkilöitä tai samoja henkilöitä useamman kerran. Tutkijan on vaikeaa hyödyntää kaikkea keräämäänsä materiaalia eikä se usein ole edes tarpeellista. Aineiston analyysitavan valinta etukäteen auttaa tutkijaa pysymään oikealla tiellä haastattelua suunniteltaessa sekä haastattelun puhtaaksikirjoituksen eli litteroinnin aikana. Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen aineistoa voidaan purkaa samaan aikaan, kun sitä vielä kerätään.

Varsinaisia standardisoituja tekniikoita aineiston analyysiin ei ole, vaan tutkija voi halutessaan kokeilla erilaisia ratkaisutapoja. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 135-138)

Tämän opinnäytetyön primaariaineiston purkamisen aikana kerätään olennainen tieto teemahaastatteluista. Haastattelukeskustelut analysoidaan teemoittain litteroinnin aikana. Lisäksi teemahaastattelun aikana tutkija kerää mahdollisia sivuhuomioita muistiinpanoihinsa. Aineiston analyysin aikana on tarkoitus luokitella aineisto kokonaisuudesta osiin sekä erilaisiin luokkiin, pyrkien yhdistelemään aineiston yhteneväisyyksiä. Tämän vaiheen jälkeen seuraa synteesi eli aineistoa analysoidaan taas kokonaisuutena, pyrkien hahmottamaan tutkittavan teorian ilmiö uudelleen. Synteesin tarkoituksena on ymmärtää teoreettisesti syvällisemmin tutkittava ilmiö. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 144)

Teorialähtöinen sisällönanalyysi eli deduktiivinen sisällönanalyysi perustuu aikaisemmin mainittuun teoriaan. Deduktiivisessa sisällönanalyysissa aineiston analyysia ohjaa jo aikaisemman tiedon perusteella oleva käsitejärjestelmä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 127) Tämän opinnäytetyön aineisto päätettiin analysoida sekä teorialähtöisesti että temaattisesti eli litteroitu aineisto teemoiteltiin jo analyysivaiheessa. Tutkija tarkasteli alusta alkaen mahdollisia aineistosta nousevia piirteitä, jotka useampi haastateltava nosti esille. Temaattisessa analyysissa kiinnostavimmat seikat kerätään yhteen pelkistetysti ja niiden suhdetta toisiinsa verrataan. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 173; Tuomi & Sarajärvi 2018, 142-143)

5.5 Haastateltavien valinta ja haastattelujen aikataulut

Haastatteluihin haluttiin saada mahdollisimman laajasti eri alan asiantuntijoiden näkökulmia kuitenkin huomioiden, ettei haastatteluaineisto kasvaisi liian suureksi hallita. Laaja haastatteluaineisto aiheuttaa sen, että haastatteluista on haastava saada syvällistä analyysiä. Haastateltavat valittiin niin, että tutkittava ilmiö oli heille entuudestaan tuttu. Kaikkien asiantuntijoiden tuli olla työskennellyt ulkomaankauppaan liittyvissä työtehtävissä jo ennen Brexitiä, jotta heillä olisi kokemusta muutoksesta. Haastatteluita käsitellään kokoelmana yksittäisiä,

erillisiä haastatteluja, sillä kaikki haastateltavat eivät kuulu esimerkiksi ammatillisesti samaan ryhmään. Haastateltavien määrää ei oltu aluksi valittu, vaan haastattelujen edetessä tutkittiin, aiheutuuko saturaatiota eli alkavatko uudet haastateltavat vastata samoja vastauksia kuin aikaisemmat haastateltavat. Näin ollen uuden haastattelut vain kasvattavat tutkittavan aineiston määrää mutta eivät tuo siihen enää uutta sisältöä. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 58-60)

Potentiaalisia haastateltavia löytyi esimerkiksi LinkedInin ja haastattelijan oman työverkoston avulla. Heitä lähestyttiin sekä sähköpostitse että soittamalla. Teemahaastattelut suoritettiin marraskuun 2021 aikana. Ajankohta katsottiin parhaimmaksi, sillä marraskuussa asiantuntijoilla oli jo hyvä käsitys sekä näkökulma kuluneeseen, ensimmäiseen Brexit-vuoteen. Haastateltaviksi valittiin etenkin niitä asiantuntijoita, joiden tiedettiin työssään keskittyvän tutkimuksen ilmiöön. Teemahaastattelun tarkoituksena on tavoittaa tutkittava ilmiö, jota lähestytään haastatteluissa tutkimuksen kolmen pääteeman kautta. Haastateltavat valittiin myös niin, että he saattoivat olla selkeästi vain yhden teeman tai kahden teeman erityisasiantuntija. Näin tutkittavaan ilmiöön saatiin syvempi ote ja ymmärrys. (Kananen 2015, 145-147)

6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa käydään läpi teemoittain empiirisen aineiston keskeisimmät tutkimustulokset. Tutkimustulokset käydään läpi siinä samassa järjestyksessä joka on tämän opinnäytetyön teoreettinen viitekehys sekä teemahaastatteluiden puolistrukturoidun haastattelulomakkeen (liite 1) järjestys. Vallitsevan pandemiatilanteen vuoksi kaikki viisi haastattelua järjestettiin etänä Microsoft Teams-puheluiden välityksellä. Tutkimustuloksissa on haastatteluista myös suoria lainauksia, jotka on merkattu tuloksiin *kursivoidulla* tekstillä. Tutkimuksen kysymykset ovat **lihavoitu**.

6.1 Haastatteluun osallistuvien henkilöiden taustatiedot

Tässä luvussa käydään läpi teemahaastatteluihin osallistuneiden asiantuntijoiden taustatiedot, joista käy ilmi asiantuntijan näkökulmaan vaikuttavat tekijät kuten työtehtävä. Haastatteluihin valittiin asiantuntijoita niin, että heillä oletettiin olevan erilaisia näkökulmia tutkimuskysymyksiin, johtuen erilaisista työtehtävistä. Haastattelun neljä ensimmäistä kysymystä olivat: Mikä on nykyinen työtehtäväsi? Kuinka monen vuoden työkokemus sinulla on ulkomaankaupan työtehtävistä? Montako vuotta olet toiminut nykyisessä työtehtävässä? Minkälainen kokemus sinulla on Iso-Britanniasta?

HAASTATELTAVA A

Tuontiliikenteenhoitaja sekä tullausten asiantuntija kansainvälisessä huolintayrityksessä. Haastateltava A on ollut yhteensä 40 vuotta kansainväliseen kauppaan liittyvissä työtehtävissä toimien niin tullausasiantuntijana yrityksessä 10 vuotta ja sen jälkeen 30 vuotta huolintayrityksessä. Nykyisessä työtehtävässään hän on ollut 20 vuotta. Haastateltava A on hoitanut usean vuoden ajan tuontiliikennettä Iso-Britanniasta Suomeen.

HAASTATELTAVA B

Haastateltava B on tuonnin asiantuntija sekä VAT-raportoinnin hoitaja isossa kansainvälisessä teollisuusalan yrityksessä. Haastateltava B on toiminut ulkomaankauppaan liittyvissä työtehtävissä yhteensä 15 vuotta ollen aikaisemmin viennin logistiikkakoordinaattori. Nykyisessä työtehtävässä hän on toiminut kuusi vuotta. Hänellä on kokemusta Iso-Britanniasta vienti- ja tuontihuollinnan kautta sekä hän on ollut toimittajien kanssa yhteydessä.

HAASTATELTAVA C

Haastateltava C hoitaa riitojenratkaisua kauppasopimuksissa sekä palveluiden kauppaan liittyviä asioita. Lisäksi hän on asiantuntija kauppapolitiikassa vastuumainaan UK, Australia ja Uusi-Seelanti. Kansainvälisen kaupan kauppapolitiikasta Haastateltava C:llä on 20 vuoden kokemus. Nykyisessä työtehtävässä hän on toiminut vain muutaman kuukauden. Viimeiset 3 vuotta hän on työssään hoitanut Brexitin kauppapoliittista koordinaatiota Suomessa sekä lisäksi Turkkiin liittyviä kauppapoliittisia kysymyksiä. Hänellä on useiden vuosien kokemus Iso-Britanniaan liittyvästä kauppapolitiikasta, myös ennen Brexitiä.

HAASTATELTAVA D

Iso-Britannian sekä Länsi-Euroopan liikenteen operatiivinen johtaja kansainvälisessä huolinta- ja logistiikka-alan yrityksessä. Hän on ollut logistiikka-alalla 22 vuotta. Nykyisessä työtehtävässä johtajana toiminut 2 vuotta, ennen sitä samojen työtehtävien parissa vuodesta 2009 alkaen. Hän tuntee Iso-Britannian sekä Irlannin hyvin, sillä haastateltava D on asunut Englannissa ja Irlannissa yli 10 vuoden ajan sekä aloittanut uransa Skandinavian liikenteen parissa Irlannista.

HAASTATELTAVA E

Johtava tulliasiantuntija kansainvälisessä huolinta- ja logistiikka-alan yrityksessä. Haastateltava E on toiminut 14 vuotta tulliasiantuntijana sekä toiminut erilaisissa

esimies- ja johtotehtävissä kansainvälisessä huolinta- ja logistiikka-alan yrityksessä 24 vuoden ajan. Hän on toiminut nykyisessä työtehtävässään 8 vuoden ajan. Kokemusta Iso-Britanniasta on kertynyt työvuosien myötä ja haastateltava E toimii Brexit-asiantuntijana.

6.2 Ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta

Mitkä ovat Suomen ja Euroopan unionin välisen jäsenmaan välisen kaupan piirteet?

Kaikki viisi haastatettavaa nostivat esille sen, että sisäkauppa on piirteiltään helppoa ja toimii hyvin osapuolten välillä. Kolme haastateltavista kuvaili sisäkauppaa hyvin säännellyksi ja byrokraattisesti yksinkertaistetuksi kaupaksi. C mainitsi myös sen, että sisäkaupan pääajatus on se, että kauppa on EU:n jäsenvaltioiden välillä helppoa ja sisämarkkinoilla on yhteisesti luodut säännöt, joita EU:n tuomioistuin valvoo ja ne soveltuvat kaikkiin jäsenmaihiin samalla tavalla. A ja B korostivat kaupan helppoutta.

”Sisäkaupan piirteet ovat sujuvaa, kahden samalla markkinalla toimivan alv-rekisteröityneen yrityksen käymää kauppaa, joka ei edellytä lähetyskohtaista kauppalaskua.”

Entä Suomen ja Euroopan unionin ulkopuolisen maan?

Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että kauppa Suomen ja EU:n ulkopuolisen maan välillä on monimutkaisempaa. Haastateltavat A, C ja E mainitsivat erikseen vielä, että ulkokaupassa vaaditaan tullimenettelyitä niin lähtö- kuin määrämaassa sekä kauppalasku, jonka tulee sisältää riittävät tiedot. D nosti esille, että vaikka ulkokauppaa varten EU on solminut erilaisia vapaakauppasopimuksia, tulee jokaisen kolmannen maan kanssa kauppaa käydessä selvittää aina, että mitä on sovittu. C puolestaan sanoi, että ulkokauppa on luonteeltaan täysin erilaista, sillä siinä tavarat ylittävät aina rajan ja kun raja ylitetään, tulee erilaisia tarkastuksia sekä paperivaatimuksia. C ja E nostivat esille myös sen, että EU:n sisärajojen

puolelle ei esimerkiksi kaikenlaista tavaraa saa tuoda, kuten joitakin kemikaaleja tai eläinperäisiä tuotteita. B:n mielestä ulkokauppa toimii hyvin, koska EU:lla on selvät vaatimukset kolmannelta maalta.

”Kun raja ylitetään, tulee paperityötä, kontrollia, erilaiset tuotteet kielletty eli kauppa ei pysty olemaan yhtä vapaata kuin sisäkaupassa.”

Miten määrittelisit Brexitin (British Exit) ja sen merkityksen Euroopan unionille?

Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että Brexit tarkoittaa Iso-Britannian eroa EU:n sisämarkkinoilta ja tullialueelta. B, C ja D olivat sitä mieltä, että sen merkitys EU:lle on merkittävä sekä poliittisesti harmillinen. Haastateltava C:n mielestä sekä EU että Iso-Britannia ovat hävinneet taloudellisesti Brexitin myötä. D:n mielestä Iso-Britannia hävisi eniten Brexitin myötä.

”Iso-Britannia astuu askeleen taakse ja poistuu yhteisestä kauppasopimuksesta (EU:sta). Valtava muutos ja merkittävä menetys. Kuitenkin merkittävä positiivinen merkitys manner-Euroopan kaupan kannalta.”

Miten Brexit vaikutti työtehtäviisi?

Kaikkien haastateltavien mielestä Brexit on työllistänyt heitä paljon. Sekä C että D kokivat, että Brexitin tuomat työtehtävät ovat alkaneet jo paljon aikaisemmin kuin vuoden vaihteessa 2021, jolloin ero astui voimaan. Haastateltava C työskenteli Brexitin parissa jo eroneuvotteluista lähtien ja mainitsi, että paljon neuvottelutyötä on tehty jo vuoden 2019 lopusta alkaen, kun EU ja Iso-Britannia aloittivat neuvottelut kauppasopimuksesta. D kertoi, että alustavat työt on aloitettu jo monta vuotta ennen eron astumista voimaan ja Brexit on vaatinut isoja panoksia mm. huolintaosaamiseen sekä henkilökunnan ja asiakkaiden kouluttamiseen.

Oliko Pohjois-Irlannin asema mielestäsi selkeä?

Haastateltavista B ja E olivat sitä mieltä, että Pohjois-Irlannin asema ei ollut selkeä. A ei osannut sanoa. C:n näkökulmasta kaikista EU:n ja Iso-Britannian välisistä eroneuvotteluista tämä oli vaikein, sillä ongelma oli siinä, että Pohjois-Irlannin ulkorajoista olisi tullut EU:n ulkorajat, joka olisi tarkoittanut sitä, että rajalle olisi tullut valvontaa, mikä ei olisi ollut mahdollista Irlannin ja Pohjois-Irlannin rauhansopimusten takia. D:n mukaan heidän toiminnassaan Pohjois-Irlannin asema oli selkeä, sillä Pohjois-Irlannin tavaraliikenne on aikaisemminkin käsitelty Irlannin liikenteen kanssa. Kuitenkin D:n mukaan asiakasyrityksille asema oli epäselkeä aluksi.

6.3 Tullausmenettelyt

Mitkä olivat mielestäsi merkittävimmät haasteet Iso-Britannian tullin kanssa?

Haastateltavista neljä viidestä koki, että merkittävin haaste Iso-Britannian tullin kanssa on ollut osaamisen puute tullimenettelyissä, sillä Iso-Britannian tulli joutui rekrytoimaan paljon uutta väkeä, joka johti osaamisen laskuun. Haastateltavat A ja B mainitsivat myös, että Suomen tullilta oli haasteellista saada tukea alkuvuonna 2021.

”Vaikka Iso-Britannia on tehnyt aikaisemmin kolmansien maiden kanssa kauppaa, Brexitin myötä puolet heidän käymästään kaupasta muuttui ulkokaupaksi ja siihen muutokseen ei osattu varautua Iso-Britanniassa riittävästi valtavista valmisteluista huolimatta.”

Kuinka Brexit muutti maantiekuljetuksia Iso-Britannian kautta Irlantiin?

Neljä viidestä haastateltavasta oli samaa mieltä siitä, että Brexitin myötä tavarat ovat jouduttu passittamaan T2-passituksella, jos ne ovat kulkeneet rekalla Iso-Britannian kautta Irlantiin. D ja E olivat sitä mieltä, että Brexitin myötä tahtotila on

kasvanut siihen, että liikenne kulkisi enemmän mantereen kautta suoraan Irlannin saarelle, jolloin passitusta ei tarvitsisi tehdä. Yksi haastateltavista ei osannut sanoa, minkälainen muutos on tullut.

Tuliko Brexitin tuomista vaikutuksista tullausmenettelyissä tarpeeksi tietoa etukäteen?

Haastateltavat B, D ja E kokivat, että tietoa oli tarpeeksi etukäteen. Kuitenkin he olivat yhtä mieltä myös siitä, että eniten tietoa heillä oli yritysten kautta. Haastateltava A:n mielestä tietoa ei tullut tarpeeksi etukäteen. Kaikki haastateltavat kokivat, että eniten tiedon saantiin vaikutti se, että sopimus solmittiin EU:n ja Iso-Britannian välillä niin myöhään. Haastateltava D:n mukaan tieto ei silti tavoittanut kaikkia asiakasyrityksiä ja monelle pk-yritykselle Brexitin tuomat vaikutukset kauppaan tuli yllätyksenä. Moni yritys haluaisi edelleen toimia kuten ennenkin eli sisäkaupan aikaan, vaikka se ei ole enää mahdollista.

”Oli aikamoinen show, koska kauppasopimus tuli myöhään niin kukaan ei halunnut ottaa kunnolla kantaa ennen kuin kaikki on päätetty. Piti olettaa. Lähdettiin siitä liikkeelle, että pahin mahdollinen skenaario tulee tapahtumaan.”

6.4 Passitusmenettelyt

Oletko törmännyt työssäsi passitusmenettelyiden käyttöön ennen Brexitiä?

Kaikki haastateltavat ovat aikaisemmin törmänneet passitusmenettelyiden käyttöön työnsä kautta. A, B ja D ovat käyttäneet passitusmenettelyitä Norjasta ja Sveitsistä tulevien lähetysten yhteydessä. Haastateltava A on käyttänyt passitusta myös Suomen sisäisessä liikenteessä esimerkiksi Helsingistä Vaasaan.

Onko passitusmenettelyiden hyödyntäminen mielestäsi yleistynyt Brexitin myötä?

A, D ja E olivat sitä mieltä, että passitusmenettelyiden käyttö on lisääntynyt Brexitin myötä. E:n mukaan etenkin tuonnissa Euroopan unioniin passitusmenettelyiden käyttö on yleistynyt. B:n mukaan heidän yrityksen näkökulmasta passitusten määrä ei ole kasvanut Brexitin myötä, sillä heille tulee paljon passeja myös Norjasta ja Sveitsistä.

Minkälaisia haasteita mielestäsi passitusmenettelyiden hyödyntäminen tuo?

A, D ja E mainitsivat kaikki isoimmaksi haasteeksi sen, että passeja ei päätetty asianmukaisella tavalla. Kuskit saattoivat ajaa vain suoraa purkupaikalle.

”Alussa passien suluissa oli haasteita Englannin päässä, joka aiheutti painetta vakuuksiin. Kun passeja ei ole päätetty, niin asiakas ei saanut poistumispäätöstä ja on ollut tapauksia, joissa sen puuttuminen on aiheuttanut ongelmia.”

Muita haasteita oli se, että papereiden kanssa tarvittiin enemmän tarkkuutta kuin aiemmin. Lisäksi A, B, D ja E kaikki mainitsivat, että toimitusehtojen kanssa oli haasteita ja niiden merkitys oli usein epäselvä etenkin Iso-Britannian päässä. D:n mukaan myös oikaisut ja niiden selvitystöiden määrä on lisääntynyt tullauspäätöksiin liittyen. Osaltaan se on johtunut siitä, että Iso-Britannian tullausohjelma käyttäytyy eri tavalla kuin Suomen, minkä takia esimerkiksi kollien lukumäärää ei ole aina saatu täsmäämään dokumenttien kanssa. B ja E olivat sitä mieltä, että myös Suomen päässä ostajille tuli vastuu ymmärtää jo kaupan solmimisen yhteydessä toimitusehtojen merkitys, kun siirryttiin sisäkaupasta ulkokauppaan.

”Sellaiset asiakkaat, joilla oli ollut aikaisemmin vain sisäkauppaa niin heille oli vaikeaa ja epäselvää ulkokauppaan siirtyminen Iso-Britannian osalta. Etenkin toimitusehtojen merkitys kasvoi ja osalle asiakkaista niiden merkitys tuli yllätyksenä esimerkiksi huolintakulujen jakaantumisen kannalta.”

A:n mukaan haasteita oli myös vakuuksien määrissä tuonnissa Iso-Britanniasta Euroopan unionin alueelle. Iso-Britanniassa yritykset eivät ottaneet tarpeeksi isoja vakuuksia, joka johti siihen, että passeja ei saatu avattua. Joissain tapauksissa vientitullaus tehtiin Iso-Britanniasta Hollantiin ja passitettiin sieltä eteenpäin, jotta saatiin tavara liikkeelle.

6.5 Brexitin jälkeinen muutosvaihe

Kuinka ensimmäinen vuosi Brexitin jälkeen sujui vienti- ja tuontihuollinnan näkökulmasta?

Kaikki haastateltavat olivat yhtä mieltä siitä, että alkuvuosi 2021 oli haasteellinen ja A:n mukaan välillä jopa kaoottinen. Kuitenkin kaikki mainitsevat, että haasteita on selätetty hyvin. B toteaa, että muutama kuukausi takaperin hän olisi voinut vastata hyvin eri tavalla tähän, sillä alkuvuosi oli haastava.

” Huollinnan näkökulmasta aika haasteellinen vuosi, etenkin ensimmäiset 6kk. On ollut erilaisia haasteita, pikkuhiljaa prosesseja on hiottu paremmiksi. Viennin puolella Iso-Britannian pään tuontitullaus on ollut vaikein, on kestänyt kauan saada sitä toimimaan eikä se ole vielä täysin sujuvaan. Kuitenkin yleisellä tasolla on selkeä sujuvuus toiminnassa ja järjestelmät toimivat paremmin kuin alkuvuonna. ”

Olisiko mielestäsi ennen Brexitiä voitu tehdä jotain ennakoivia toimenpiteitä toisin?

A ja B ovat sitä mieltä, että Iso-Britannialle olisi pitänyt kertoa enemmän sitä, että mitä dokumenttivaatimuksia kaupalle tulee olemaan 2021. C:n mielestä suurin haaste oli siinä, kun kauppasopimus solmittiin niin myöhään. Se jätti hyvin vähän aikaa yrityksille ja tullille aikaa valmistautua. Lisäksi kolme viidestä koki ongelman aiheuttajaksi sen, että osa yrityksistä kuvitteli, että kauppasopimus tarkoittaa samanlaista tilannetta kuin sisämarkkinat. D kuitenkin huomauttaa, että muutos oli kuitenkin todella merkittävä Iso-Britannian kaupankäynnille, joten sitä on ollut

mahdotonta määritellä etukäteen. A ja B olisivat kaivanneet osaamista etenkin Iso-Britannian tullille, mutta D pohtii, olisiko sillä todellisuudella ollut isoa merkitystä vuoden alun viiveisiin.

”Vuosi on ollut helppo kaikille niille sidosryhmän osapuolille, joille ulkokauppa oli entuudestaan tuttua ja heillä oli valmiina jo toimintamallit kolmansien maiden kaupoille. Niille osapuolille, jotka olivat käyneet aikaisemmin vain sisäkauppaa, vuosi on ollut huomattavasti haasteellisempi, sillä toimintamallit on jouduttu rakentamaan alusta alkaen.”

Osattiinko kaikkiin muutoksiin varautua riittävästi?

Kaikki haastateltavat olivat yhtä mieltä siitä, että Suomen ja EU:n sisällä kaikkiin muutoksiin osattiin varautua riittävästi. Jokainen oli yhtä mieltä myös siitä, että Iso-Britanniassa ei oltu osattu varautua tarpeeksi. C kommentoi, että Iso-Britannian tulli ei ollut valmis kaikkiin muutoksiin. B:n mukaan muutoksiin oli kansainvälisen yrityksen helppo varautua, sillä prosessi oli heille itselleen selkeä. Jonkin verran he joutuivat toimittajille Iso-Britanniassa selittämään esimerkiksi toimittajien vastuita ulkokaupassa.

Toiko Brexit yllätyksiä?

Kaikkien mielestä Brexit toi yllätyksiä. Haastateltava A:n mukaan isoin yllätys oli kauppalaskujen sisällön tarkkuus ja laskujen puutteellisten tietojen määrä. B:lle tuli yllätyksenä heidän yrityksen volyymi Iso-Britanniasta sekä alkuperäasiat, sillä EU on solminut usein vapaakauppasopimuksia EU:n alkuperä tuotteille ja nyt moni yritys tuo esimerkiksi varaosia Iso-Britanniasta. C:n mukaan matka oli yllätyksiä täynnä, mutta kokonaisuutena kaikki meni kuten kaavailtiin. D taas nostaa esille Brexitin vaikutuksen liikenteeseen sekä kuskien saatavuuden.

Näetkö, että Brexit voisi tuoda uusia haasteita Irlannin kuljetuksiin tulevaisuudessa?

A ja B eivät osaa sanoa. C:n mukaan haasteen tuo nykyinen EU:n ulkorajan sijainti Irlannin merellä, joka ei ole mieluisa Iso-Britannialle. Tämä voi aiheuttaa sen, että ulkorajan sijainnista voidaan joutua neuvottelemaan uudelleen ja siitä voi tulla kauppapoliittisia jännitteitä. D nostaa esille sen, että liikenne tulevaisuudessa saattaa jakautua enemmän kulkemaan mantereen kautta Irlantiin eikä enää Iso-Britannian kautta. E kommentoi samaa kuin C lisäten vielä, että EU voi esimerkiksi tuoda kovempia tulleja Irlannin meressä olevalle ulkorajalle, jos Iso-Britannia ei noudata solmittua kauppasopimusta. Nämä kaikki osaltaan vaikeuttavat ja tuovat muutoksia nyt oleviin järjestelyihin.

Mitkä olivat teidän näkökulmasta isoimmat Brexitin tuomat haasteet vuoden vaihteessa 2021?

A, B, D ja E ovat samaa mieltä siitä, että isoin haaste oli puutteelliset tiedot kauppalaskuissa, joka aiheutti viiveitä tullin kanssa. B mainitsee myös, että toimittajilta tuli myös verollisia laskuja, vaikka ulkokauppa onkin verotonta. A, D ja E lisäävät myös, että haasteita oli siinä, että laskuja ei saatu ajoissa. Kaikkien mukaan ongelma on ratkaistu niin, että lasku vaaditaan ja tarkastetaan asiakkaan puolesta ennen kuin tavarat haetaan. Näin varmistetaan dokumenttien oikea sisältö. Lisäksi D:n mukaan merkittävä haaste oli saada asiakkaat ymmärtämään, että mitä Brexitin tuoma muutos tarkoittaa käytännössä ja kuinka vuoden vaihteesta alkaen tulee toimia.

Mitkä haasteet ovat nykyhetkellä?

A ja B ovat sitä mieltä, että alkuvuoden haasteet ovat selätetty ja toiminta on rutinoitunutta. D:n mukaan samoja haasteita kuin alkuvuonna on edelleen, lisäksi vielä vuodenvaihteen 2022 tulevat muutokset mietityttävät. C ja E pohtii, luoko Pohjois-Irlannin poikkeusasema takaoven EU:n sisämarkkinoille.

7 TUTKIMUKSEN YHTEENVETO

Tämä luku käsittelee tutkimuksen *synteesin* eli empiirisen tutkimuksen ja teorian yhdistelmän, joka kerää yhteen tutkimuksen johtopäätökset sekä antaa tutkimusongelmaan vastaukset (Hirsjärvi ym. 2009, 230). Luku käsittelee myös tutkimuksen luotettavuutta ja eettisyyttä. Lopuksi arvioidaan tutkimuksen tuottamia hyötyjä sekä jatkotutkimusehdotuksia liittyen tutkimuksesta saatuihin tuloksiin.

7.1 Johtopäätökset

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää Brexitin aiheuttamat haasteet Iso-Britannian kautta kulkeviin Irlannin toimituksiin. Tutkimuksen tavoitteena oli löytää vastaus kolmeen tutkimuskysymykseen, jotka johdettiin tutkimusongelmasta.

1. Miten maantiekuljetukset Iso-Britanniasta Irlantiin muuttuivat Brexitin jälkeen?
2. Minkälaisia haasteita Brexit toi kaupallisen tavarantoimituksen maantiekuljetuksiin?
3. Kuinka ensimmäinen vuosi Brexitin jälkeen sujui vienti- ja tuontihuolinnan näkökulmasta?

Tutkimuksen teoriaosuudessa aloitettiin tutkimusaiheen kontekstiin syvälinen perehtyminen, jolloin aiheen teoreettinen viitekehys luotiin pohjaamaan empiiristä osiota. Teoriaosuuden jälkeen tutkimusaiheesta tehtiin kvalitatiivinen tutkimus, jonka tiedonkeruumenetelmänä oli teemahaastattelut. Teemahaastatteluista kerättiin kattavasti tietoa sekä tutkimusaiheesta että siihen liittyvistä ilmiöistä. Teoriaosuuden ja empiirisen osuuden synteesistä johdettiin tämän tutkimuksen johtopäätökset. Tutkimuskysymysten vastauksissa on viitattu tämän tutkimuksen teoriaosuuden kappaleisiin, joiden avulla lukijan on helppo löytää tutkimuksen johtopäätöksen teoreettinen tausta.

Miten maantiekuljetukset Iso-Britanniasta Irlantiin muuttuivat Brexitin jälkeen?

Ennen Brexitiä eli Iso-Britannian eroa Euroopan unionista, tavarat saivat liikkua vapaasti Iso-Britanniassa, sillä Iso-Britannia oli osa Euroopan unionin tull- ja veroaluetta. EU:n tull- ja veroalueella tapahtuvaa kauppaa kutsutaan sisäkaupaksi ja EU:n jäsenmaiden välillä vallitsee vapaan liikkuvuuden periaate. (luku 2.2.1, 13). Haastatteluissa nostettiin esille, että sisäkauppa on vaivatonta ja hyvin säädeltyä. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että maantiekuljetukset sujuivat helposti ilman tullimenettelyitä sekä lähetyskohtaisia kauppalaskuja. Brexitin myötä Iso-Britannia erosi EU:n sisämarkkina-alueesta, asettuen kauppakumppanina EU:n tull- ja veroalueen ulkopuoliseksi valtioksi eli kolmanneksi maaksi. (luku 2.4, 19) Tämä tarkoittaa sitä, että aikaisemmin helppo ja sujuva kauppa otti ison askeleen taaksepäin, muuttuen luonteeltaan ulkokaupaksi. Ulkokauppa on luonteeltaan huomattavasti säännellympää, vaatien mm. erilaisia tarkastuksia ja menettelyitä valtioiden tai tullialueiden (kuten EU) ulkorajoilla. Kuten haastatteluissa kävi ilmi, rajanylitys tuo mukanaan paperityötä, kontrollia sekä erilaisia rajoituksia. Tavaroiden vapaa liikkuvuus ei toteudu ulkokaupassa.

Brexitin myötä Iso-Britanniasta tuli kolmas maa ja Iso-Britannian ulkorajoista Euroopan unionin tull- ja veroalueen ulkorajat. Maantiekuljetuksiin tämä vaikutti niin, että rekka kohtaa ulkorajan saapuessaan Iso-Britanniaan. Ulkorajalla on noudatettava tiettyjä tullimuodollisuuksia, riippuen siitä onko tavara lähde EU:n tullialueelta vai tulossa EU:n tullialueelle. (Kuviot 2. ja 3., 38) Haastateltavat vahvistivat, että maantiekuljetukset Irlannin saarelle reititetään usein Iso-Britannian kautta. Tämä tarkoittaa sitä, että Brexitin myötä EU:n tullialueelta tulevat yhteisöstatuksen eli yhteisötavaran tullioikeudellisen statuksen omaavat tavarat tulisi asettaa tuontimenettelyyn Iso-Britannian rajalla. Kuitenkin, tavaroiden jatkaessa matkaa takaisin EU:n tullialueen rajojen sisäpuolelle, olisi tuontitullaus Iso-Britanniaan ja sieltä uudelleen vientitullaus Pohjois-Irlantiin ja Pohjois-Irlannin rajalla uudelleen tuontitullaus liian raskas prosessi. Tästä syystä

yhteisötavarat asetetaan T2-passitusmenettelyyn EU:n unionissa eli unionin sisäiseen passitusmenettelyyn (kuviot 4, 39) Tämä tarkoittaa sitä, että tavarat saavat kulkea tullaamattomina, tullivalvonnan alaisina Iso-Britannian läpi Pohjois-Irlantiin, jonne passitusmenettely päätetään.

Haastatteluissa ilmeni, että passitusmenettelyiden hyödyntäminen Brexitin jälkeen maantiekuljetuksissa oli lisääntynyt merkittävästi. Kuitenkin Brexitin myötä myös reititys suoraan mantereelta eli EU:n tullialueelta Irlantiin on kasvanut. Tästä voidaan päätellä, että passitus koetaan hankaloittavaksi ja työllistäväksi tekijäksi, joka mieluummin kierretään lopettamalla tavaroiden kuljettaminen Iso-Britannian kautta. Brexit ei pelkästään muuttanut maantiekuljetuksia Iso-Britannian kautta Irlantiin ja Pohjois-Irlantiin vaan myös vähensi niiden määrää.

Minkälaisia haasteita Brexit toi kaupallisen tavaran maantiekuljetuksiin?

Kuten haastatteluista ja teoriaosuudesta voidaan päätellä, siirtyminen ulkokauppaan Brexitin myötä ei ole yksinkertainen. Muutos sisäkaupasta ulkokaupaksi on vaikutuksiltaan ja merkitykseltään laaja sekä harvinainen. Valtioilla sekä tulliliitoilla kuten EU:lla on pyrkimys aina kaupankäynnin helpottamiseen ja yksinkertaistamiseen esimerkiksi erilaisilla vapaakauppasopimuksilla ja yhteisillä säädöksillä kuten WTO:n säädökset. Brexit on poikkeuksellinen siitä syystä, että sen myötä kaupankäyntiä ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta rajoitettiin sekä monimutkaistettiin helpottamisen ja yksinkertaistamisen sijaan.

Haastatteluiden perusteella näkyvin haaste oli maantiekuljetusten viivästyminen, joka johtui ruuhkista Iso-Britannian rajalla sekä terminaaleissa. Viivästyminen johtui siitä, että Brexitin myötä kaikki saapuva (luku 3.1.1, 26) ja lähtevä tavara (3.5, 28) tuli asettaa tullimenettelyyn. Koko Iso-Britannian käymä kauppa muuttui vuodenvaihteessa 2021 ulkokaupaksi. Tämä oli iso muutos, joka vaati viranomaisilta ja yrityksiltä ennakointia sekä lisää työvoimaa. Haastattelut

kertoivat, että osaaminen Iso-Britannian tullissa ei ollut silti riittävää. Viivästyksiä aiheuttivat erilaiset puutokset lähetysten vienti- tai tuontidokumenteissa. Haastateltavat kertoivat, että puutteita oli eniten kauppalaskujen tiedoissa. Tämä johti siihen, että maantiekuljetusten osalta huolitsijat eivät suostuneet hakemaan asiakkaalta lähteviä tavaroita ennen kuin lähetysten asiakirjat olivat tarkastettu huolitsijan toimesta ja todettu tiedoiltaan riittäviksi. Myös kauppakumppanien kanssa on ollut haasteita ja moni haastateltava oli sitä mieltä, että paikalliset yritykset Iso-Britanniassa eivät ymmärtäneet Brexitin vaikutusten merkitystä (luku 2.4, 19; luku 2.5, 20). Tämä voidaan katsoa johtuvan siitä, että moni yritys niin Iso-Britanniassa kuin EU:n alueellakin oli harjoittanut tavarakauppaa vain sisäkaupan markkinoilla eli ulkokaupan tuomat menettelyt olivat tuntemattomia. Haastateltavat kertoivatkin, että yritykset kaipasivat vuoden vaihteessa 2021 koulutusta ulkokaupasta. (luku 3, 22-31)

Euroopan unionin jäsenmaille Brexit ja sen tuomat vaikutukset sekä haasteet oli haastateltavien mukaan selkeämpiä. Tästä voidaan päätellä, että EU:n tulliliiton jäsenmaiden yritysten oli helppo nojautua EU:n yhteisiin kauppasäädöksiin ja toimintamalleihin sekä toimia niiden mukaisesti, kuten kaikessa muussakin kaupassa kolmansien maiden kanssa. EU:n jäsenvaltiot hyötyvät Euroopan unionin yhteisestä tulli- ja kauppapolitiikasta. (luku 2.1, 11; luku 2.3, 16)

Passitusmenettelyiden hyödyntämisessä isoin haaste oli se, ettei passitusmenettelyitä päätetty asianmukaisella tavalla. Avattu passi kuuluu päättää passissa määrättyyn määränpäättullitoimipaikkaan, jonka myötä tavara saa joko purkuluvan tai se asetetaan tuontimenettelyyn, riippuen passituslajista. Kun passitusmenettelyä ei päätetä oikein, se tarkoittaa sitä, että rekka ajaa ilman purkulupaa määränpäättullitoimipaikan ohi passituksen alaisia tuotteita suoraan nimetylle purkupaikalle. Passin jäädessä auki, se varaa myös sen määrän passitusvakuutta huolitsijalta, mikä tuo haasteita, kun huolitsija yrittää avata uutta passia, mutta vakuudet ei riitä sen kattamiseen (luku 4.1, 32). Tämä kertoo siitä, että passitusmenettelyitä ei käytännössä osattu aina noudattaa asetettujen

säännösten mukaisesti eli toimijat eivät tieneet, kuinka passitusmenettelyt kulkevat alusta loppuun. Tietämättömyys voi osakseen johtua siitä, että haastatteluiden mukaan moni yritys kuvitteli, että vapaakauppasopimus tarkoittaa samaa asiaa kuin sisämarkkinat. Muita maantiekuljetusten haasteita oli kuljettajien puuttuminen, kaluston puuttuminen ja yleisesti työmäärän lisääntyminen.

Kuinka ensimmäinen vuosi Brexitin jälkeen sujui vienti- ja tuontihuollinnan näkökulmasta?

Alkuvuosi oli odotetusti haasteellinen. Iso-Britannian ja Euroopan unionin välinen vapaakauppasopimus saatiin solmittua hyvin myöhään siirtymäajan lopulla, joten siihen valmistautuminen oli haastavaa, koska tietoa lopputuloksesta oli hyvin vähän. Vaikka tiedossa olikin, että ero EU:sta tarkoittaa tullausmenettelyiden kannalta sitä, että Iso-Britanniasta tulee kolmas maa ja sieltä tuotava tai vietävä kaupallinen tavara tulee asettaa asianmukaiseen tullimenettelyyn. Haastatteluiden mukaan osa yrityksistä kuitenkin tuudittautui siihen, että solmittava vapaakauppasopimus jotenkin takaisi sen, että tullausmenettelyitä ei otettaisi käyttöön ja kaupankäynti voisi jatkua yhtä vapaana kuin ennen. Toki sopimus turvaa kaupankäynnin eheyttä, mutta tullaamisen ja tulli-ilmoittamisen velvollisuutta se ei poista. (luku 3.6, 29-30)

Kuten kaikissa muutoksissa, tiedonkulku ja tiedonsaanti on aina tärkein vaikuttava tekijä. Haastatteluista käy hyvin selkeästi esille se, että isoimmat haasteet olivat niiden tahojen ympärillä, joissa tietoa ja osaamista puuttui. Selkeä ero oli toimintamalleissa Iso-Britannian ja EU:n jäsenmaiden välillä. Toki muutos oli merkittävä Iso-Britannialle, mutta perehtyneisyyttä ja osaamisessa oli puutteita niin heidän tullissa kuin yrityksissä. Vaikeuksista ja haasteista huolimatta haastateltavat kertoivat, että ongelmia on onnistuttu ratkomaan ja uudet toimintamallit rakentamaan muutoksen jälkeen. Ilmiön ympärillä toimivat tahot ovat kyenneet hiomaan prosessejaan toimivaksi jopa osittain kaotettujen alkuvuoden aikana. Tietoa on onnistuttu välittämään eteenpäin ja ongelmia on

opittu ennakoimaan esimerkiksi tarkastamalla kauppalaskujen oikeellisuus ennen toimitusta.

Vienti- ja tuontihuolinnan näkökulmasta kuluneessa vuodessa 2021 on ollut ylä- ja alamäkiä. Varmaa oli jo ennen vuoden vaihdetta se, että muutos tulee vaatimaan toimijoilta kärsivällisyyttä ja sopeutumiskykyä. Alkuvuosi meni uuteen sopeutuessa, kun kaikki toimijat koittivat luovia eteenpäin muuttuneiden säännösten ja kauppatapojen keskellä. Epäselvyyttä huolintaan toi asiakirjojen sisältö, toimituslausekkeiden merkitys sekä passitusmenettelyiden hyödyntäminen oikeaoppisesti. Loppuvuodesta isoimmat epäselvyydet ratkottiin ja toimintatapoja korjattiin niin, että tuonti- ja vientihuolinta saatiin sujumaan selkeästi. Kokonaisuutena vuosi kuitenkin sujui haastateltavien mukaisesti paremmin kuin odotettiin. Yllätyksiä ei juurikaan tullut eli toimijat olivat osanneet ottaa huomioon tarpeeksi hyvin huolintaan vaikuttavat tekijät.

Kokonaisuutena tutkimus onnistui vastaamaan tutkimusongelmaan ja siitä johdettuihin tutkimuskysymyksiin. Vastauksissa saatiin hyviä tuloksia ja saturaatiota syntyi vain viidellä haastateltavalla. Tutkimus on selkeä kartoitus siitä, mitä teoriassa ja käytännössä tutkittava ilmiö on.

7.2 Tutkimuksen luotettavuus

Opinnäytetyön tarkoituksena on tuottaa luotettavaa, uutta ja totuudenmukaista tietoa. Tieteellisten tutkimusten luotettavuutta tarkastellaan perinteisesti kahden pääkäsitteen, reliabiliteetin ja validiteetin avulla. Näiden kahden käsitteen avulla pyritään minimoimaan tutkimuksen mahdolliset virheet, etenkin empiirisestä osiosta. Jokainen tutkimus on altis erilaisille virheille, jotka voivat johtua tutkijasta tai tutkittavasta henkilöstä tai ilmiöstä. Eniten työn luotettavuuteen vaikuttaa tutkija itse. Tutkija voi halutessaan valita itselleen tietoisesti teoreettisen viitekehyksen tai aineistonkeruumenetelmän, joka tulee tukemaan tutkimuksen johtopäätöksiä. Haastattelutilanne on tutkijan ja tutkittavan välinen vuorovaikutussuhde, jossa tutkija voi vaikuttaa haastateltavaan tai päinvastoin.

Lisäksi tutkimukseen voi vaikuttaa tutkijan suhde tutkittavaan ilmiöön, joka voi vääristää tutkimuksen tuloksia. Vääristymistä kutsutaan termillä reaktiivisuus eli ”saastuminen”. Tutkija tutkii aina oman näkökulmansa ja todellisuutensa kautta ja on siksi altis myös erilaisille tulkintavirheille tutkimusprosessin aikana. Aloittelevan tutkijan voi olla haastavaa suhtautua tutkimukseen objektiivisesti. (Kananen 2015, 337-343)

Tutkimustulosten pysyvyyttä tarkastellaan tieteen käsitteen *reliabiliteetti* avulla. Tämä tarkoittaa sitä, että samat tulokset saadaan, kun tutkimus toistetaan. Reliabiliteettia on haastava kuitenkin mitata laadullisessa tutkimuksessa. Osa tutkimuskirjallisuudesta on sitä mieltä, että ihmisen käyttäytyminen riippuu usein kontekstista eli se voi vaihdella ajan ja paikan mukaan. Tällöin myös, jos tutkimus toistetaan eri ajankohtana uudelleen, on epätodennäköistä, että samat tulokset saataisiin. On hyvä kuitenkin ymmärtää se, että tämä ei tarkoita, että laadullinen tutkimus olisi menetelmänä heikko vaan ero kahden tutkimuskerran välillä johtuu vain muuttuneesta kontekstista. Tässä tutkimuksessa reliabiliteetin tarkastelu on haastavaa, sillä tutkittava ilmiö on hyvin pitkälti sidoksissa tiettyyn ajankohtaan. Jos sama tutkimus toistettaisiin eri ajankohtana, tulokset tuskin olisivat samoja. Lisäksi usein myös aika kulta muistot, eli tulevaisuudessa haastateltavat voisivat antaa myönteisempiä vastauksia Brexitin vaikutuksista. Tästä syystä tämän tutkimuksen reliabiliteettia on parempi tutkia tutkijan toiminnan kannalta eli kuinka luotettavasti haastattelumateriaali on analysoitu ja onko kaikki mahdollinen aineisto otettu huomioon. Haastattelujen tulosten tulee heijastaa haastateltavien ajatusmaailmaa ja näkemystä mahdollisimman hyvin. Tässä tutkimuksessa reliabiliteettia tarkasteltiin sen mukaan, onko tutkija osannut huomioida kaikki empiirisen tutkimuksen aineiston antamat tiedot. Tutkija kävi aineiston läpi useaan kertaan litterointivaiheessa, analysoiden tarkasti haastattelut. Tästä syystä voidaan todeta, että tutkimus on reliaabeli. (Kananen 2015, 343; Hirsjärvi & Hurme 2008, 186-189)

Tutkimustulosten oikeellisuutta ja oikeiden asioiden tutkimista tarkastellaan tieteen käsitteellä *validiteetti*. Lisäksi validiteetilla tarkastellaan sitä, että tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen ja analyysimenetelmien tulkinta tehdään oikein. Kvalitatiivisen tutkimuksen validiteettia pystytään parhaiten tutkimaan *rakennevalidiuksen* avulla. Tutkijan tulee perustella, miten hän on valinnut tietyn lähestymistavan tutkittavaan ilmiöön. Tutkijan tulee käyttää tutkimuksessa käsitteitä, jotka heijastuvat suoraan tutkittavasta ilmiöstä. Tutkimuksessa onnistuttiin valitsemaan oikea lähestymistapa tutkittavaan ilmiöön ja tutkimuksen käsitteet valittiin jo olemassa olevan teorian pohjalta. Näin varmistuttiin siitä, että tutkimuksessa käytettiin oikeita käsitteitä ja on tästä syystä validi. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 187-189)

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta voidaan tarkastella myös muiden kriteerien avulla. Kananen (2015) esittelee kirjassaan seuraavat kriteerit: luotettavuus/totuudellisuus, siirrettävyys/sovellettavuus, riippuvuus, vahvistettavuus ja saturaatio. *Luotettavuus* tarkoittaa sitä, että tutkimustulokset ovat totuudenmukaisia ja vastaavat tutkimuksen ilmiötä. Sitä tarkastellaan dokumentaation avulla, joten tulokset johdetaan niin, että oikeellisuuden jäljittäminen ja tutkijan ajatusketjun looginen seuraaminen on mahdollista. *Siirrettävyyden* kriteeri täyttyy, kun tutkimustulokset voidaan siirtää johonkin toiseen ilmiöön tai tilanteeseen. Tämä vaatii sitä, että tutkimus on kuvattu tarpeeksi tarkasti, jotta siirtäjä ymmärtää tutkimuksen lähtökohtatilanteen. *Riippuvuuden* tarkastelu tapahtuu, kun tutkimuksen ulkopuolinen henkilö tulkitsee aineistoa ja päätyy samaan lopputulkintaan, tällöin riippuvuuden kriteeri täyttyy. *Vahvistettavuus* tarkastellaan niin, että tutkimuksen empiirisen osion haastateltavat lukevat tutkijan tutkimustulokset ja vahvistavat tulkinnan. Tällöin voidaan katsoa, että tulokset eivät ole keksittyjä vaan haastateltavat vahvistavat tiedon oikeaksi. Viimeinen Kananen (2015) mainitsemista kriteereistä on *saturaatio* eli kylläntyminen. Tämä tarkoittaa sitä, että haastatteluja jatketaan tutkimusta tehtäessä niin kauan kunnes ne eivät tuota enää uutta tietoa tai

toistavat toisiaan. Tällöin tutkija on saavuttanut saturaatiopisteen. (Kanen 2015, 352-355)

Jokaisessa tutkimustyössä on hyvä tarkastella tutkimuksen etiikkaa eli hyvän tieteellisen käytännön noudattamista. Hyvä tieteellinen käytäntö tarkoittaa sitä, että tutkija kunnioittaa tekijänoikeuksia sekä ymmärtää plagioinnin ja hyväksyttävän lainaamisen erot. Tutkijan on hallittava tutkimusprosessin aikana hyvä tieteellinen käytäntö ja sen tuomat vastuut, ihmisiin kohdistuvan tutkimuksen yleiset periaatteet ja eettinen ennakoarviointi. Lisäksi tutkijan tulee olla huolellinen, avoin ja rehellinen koko tutkimusprosessinsa aikana. Opinnäytetyössä tulee noudattaa voimassa olevia tietosuojasetuksia sekä tietosuojalakia. (Arene 2020 b) Tämän tutkimuksen kirjoitusprosessin aikana noudatettiin hyvää tieteellistä käytäntöä. Tutkimuksen empiirisen tutkimusosuuden aikana kiinnitettiin erityisesti huomiota henkilötietojen käsittelyyn ja yksityisyydensuojaan tutkimusprosessissa. Haastateltaville kerrottiin ennen haastattelun nauhoituksen alkua kuinka nauhoitettavaa aineistoa tullaan käsittelemään. Lisäksi haastateltaville kerrottiin, miten heidän yksityisyys suojataan tutkimusprosessin aikana. Tässä tutkimuksessa kerätty haastatteluaineisto sisälsi vain haastattelujen äänen. Haastatteluaineisto kerättiin pelkästään tämän tutkimuksen tarpeisiin ja se tuhottiin tutkimuksen julkaisun jälkeen. Haastateltavien henkilöllisyyttä ei paljastettu missään kohtaa tutkimuksen ulkopuolisille henkilöille sekä litteroinnit tallennettiin tunnustekirjaimilla eikä haastateltavien nimillä. Lähteisiin on viitattu työssä asianmukaisesti ja kunnioittaen alkuperäisiä töitä.

Tässä opinnäytetyössä pyrittiin tekemään riskienhallintaa eli tutkimuksen luotettavuutta pyrittiin tarkastelemaan koko tutkimusprosessin aikana. Tällöin tutkija pystyi ennakoimaan mahdollisia virheitä ja havaitsemaan, jos jokin valittu menetelmä ei olisikaan kaikista paras. Tämän opinnäytetyön tutkimustulokset ovat luotettavia, koska saturaatiopiste saavutettiin haastatteluiden aikana sekä haastateltavat olivat samaa mieltä siitä, että teoreettinen viitekehys oli johdettu

oikein aineistosta. Tutkijana haasteellisin vaihe empiirisen osuuden suunnittelussa oli oikean tutkimusmenetelmän valitseminen. Tutkimusaihe on ilmiönä hyvin laaja ja se onnistuttiin rajaamaan hyvin. Teemahaastatteluihin valitut asiantuntijat eivät olleet kaikkien valittujen teemojen asiantuntijoita. Se herättää kysymyksen, olisiko haastateltavat pitänyt keskittää vain yhteen asiantuntijaryhmään? Kuitenkin se olisi voinut vaikuttaa negatiivisesti ilmiön kokonaisvaltaiseen ymmärtämiseen, sillä useampi näkökulma oli tarpeen.

7.3 Tutkimuksen hyödyt ja jatkotutkimusehdotukset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää ja selventää vienti- ja tuontiprosessia Brexitin jälkeen sekä maantiekuljetuksiin käytettäviä tullimenettelyitä helpottavia menettelyitä. Lisäksi opinnäytetyöstä tavoiteltiin ehjää kokonaisuutta, joka kertoisi aiheesta tietämättömälle lukijalle mitä Euroopan unioniin kuulumisen ja siitä eroaminen tarkoittaa kansainvälisen kaupan näkökulmasta. Opinnäytetyön tutkimuksella tavoiteltiin myös hyötyä tutkijan omiin työtehtäviin kansainvälisen teollisuusalan vienti- ja tuontihuolinnan parissa.

Brexitin poikkeuksellisuuden ja historiallisuuden kannalta tutkimusta voidaan pitää erittäin ajankohtaisena ja hyödyllisenä. Näin erityisen ilmiön tutkiminen on kannattavaa, sillä se syventää lukijan ymmärtämistä Euroopan unionista ja siitä eroamisen vaikutuksista. Opinnäytetyötä lukemalla aiheesta tietämätön lukija ymmärtää sisä- ja ulkokaupan piirteet sekä niihin liittyvät tullausmenettelyt. Lisäksi oli mielenkiintoista selvittää vaikutukset, joita Brexit toi Pohjois-Irlantiin kulkeviin maantiekuljetuksiin. Tutkimuksesta hyötyy jokainen yritys, joka suunnittelee aloittavansa tavaroiden kaupankäynnin kauppakumppaninaan Irlanti, Pohjois-Irlanti tai Iso-Britannia. Tutkimus antaa selkeän kuvan siitä, mitä vaatimuksia Brexitin jälkeen vienti- ja tuontihuolinnassa on. Voidaan katsoa myös, että tutkimus antaa näkökulman sille, mitä EU:sta eroaminen kaupankäynnin kannalta tarkoittaa ja minkälaisia haasteita se tuo mukanaan.

Opinnäytetyö onnistui kokonaisuutena tarjoamaan kattavan kokonaisuuden, joka tuo hyötyä tutkijalle itselleen kasvaneen ammattitaidon ja asiantuntijuuden kautta. Passitusmenettelyt ovat monille vieras, tullimenettelyitä helpottava käytäntö, joten tämä työ osaltaan auttaa lukijaansa ymmärtämään niiden käytön merkityksen esimerkiksi maantiekuljetuksissa EU:sta Iso-Britannian kautta Pohjois-Irlandiin. Tutkimus onnistui ensimmäisen luvun tavoitteissaan erinomaisesti.

Kaksi haastateltavista ehdottivat haastatteluiden aikana, että tätä samaa asiaa olisi hedelmällistä tutkia uudelleen muutaman vuoden kuluttua. Tällöin nähtäisiin, minkälaisia muutoksia on tullut pidemmällä aikavälillä ja minkälaisia haasteita mahdolliset uudet sopimukset EU:n ja Iso-Britannian välillä tuovat Iso-Britannian kautta kulkeviin toimituksiin. Tiedossa on, että vuodenvaihteessa 2022 on tulossa lisää muutoksia, kun Iso-Britannia ottaa käyttöön tuontitullaukseen liittyvää tuontivalvontaa ja tiukennuksia nykyisiin menettelyihin (HM Government 2021, 8-9). Toisena jatkotutkimusehdotuksena voisi tutkia, kuinka iso määrä Iso-Britanniaan kulkevien laivayhteyksien määrä on kääntynyt suoraan Irlannin saarelle Brexitin jälkeen. Kolmantena jatkotutkimusehdotuksena voisi tutkia saman aiheen, mutta haastateltavat olisivat samaa asiantuntijaryhmää tai vaihtoehtoisesti asiantuntijoiden määrä kasvatettaisiin. Tällöin nähtäisiin, saavutettiinkö todellinen saturaatiopiste tässä tutkimuksessa vai ei. Lisäksi se voisi tuoda syvällisempää ymmärrystä ilmiöön.

LÄHTEET

Arene. 2020 a. Vastuullinen opinnäytetyö. Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset Arene. Viitattu 17.12.2021 <https://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/Arenen%20ONT%20eettiset%20ohjeet%20esitysmateriaali%202020.pdf?t=1578486373>

Arene. 2020 b. Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset. Viitattu 15.1.2022 <http://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMMATTIKORKEAKOULUJEN%20OPINN%C3%84YTET%C3%96IDEN%20EETTISET%20SUOSITUKSET%202020.pdf?t=1578480382>

Eduskunta. 4.1.2021 a. Brexit tietopaketti. Viitattu 17.4.2021 <https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/eu/brexit/Sivut/default.aspx>

Erling, T. 2015. Tulli: Tuttu mutta tuntematon. Helsinki: Edita.

Euroopan komissio. 24.12.2020. Kysymyksiä ja vastauksia: EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välinen kauppaja yhteistyösopimus. Viitattu 5.5.2021 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/qanda_20_2532

Euroopan parlamentti. 2021 a. Tietoa parlamentista. Menneitä tapahtumia. EU ja perussopimukset. Viitattu 11.3.2021 <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/fi/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties>

Euroopan parlamentti. 2021 b. Tietoa parlamentista. Menneitä tapahtumia. EU ja perussopimukset. Rooman Sopimus. Viitattu 11.3.2021 <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/fi/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-rome>

Euroopan parlamentti. 10.2020. Euroopan unioni ja Maailman kauppajärjestö. Viitattu 21.3.2021 <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/161/euroopan-unioni-ja-maailman-kauppajarjesto>

Euroopan parlamentti. 27.9.2019. Brexitin vaikutus Irlantiin. Viitattu 4.5.2020 <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/eu-affairs/20170925STO84610/brexitin-vaikutus-irlantiin>

Eurooppa-neuvosto. 23.4.2021. EU:n kauppasopimukset. Viitattu 5.5.2021 <https://www.consilium.europa.eu/fi/policies/trade-policy/trade-agreements/>

Eurooppa tiedotus. 2021. Perustietoa EU:sta. Euroopan kartta. Viitattu 26.9.2021 <https://eurooppatiedotus.fi/perustietoa-eusta/euroopan-kartta/>

European Commission. 22.03.2021 a. Consequences of Brexit. Viitattu 3.5.2021 https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/new-normal/consequences-brexit_en#communication-getting-ready-for-changes

European Commission. 2021 b. EU-UK: A new relationship. Viitattu 3.5.2021 https://ec.europa.eu/taxation_customs/uk_withdrawal_en

European Commission. 2021 c. Non-EU markets. Viitattu 5.5.2021 <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/non-eu-markets>

European Commission. 2021 d. Union and Common transit. Viitattu 6.5.2021 https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

European Commission. 2021 e. Taxation and Customs Union. TIR. https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/tir-transport-international-routiers-international-road-transport_en

European Union. 5.2.2021. EU by topic. Trade. Viitattu 21.3.2021 https://europa.eu/european-union/topics/trade_en

Finland Abroad. Suomi ulkomailla. 2021. Brexit ja ulkoministeriö. Viitattu 17.4.2021 <https://finlandabroad.fi/web/gbr/brexit>

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2008. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki. Gaudeamus Helsinki University Press.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. & Sinivuori, E. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uud. p. Helsinki. Tammi.

HM Government. 2021. The Border with the European Union. Importing and Exporting Goods. Viitattu 15.1.2022. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1041528/2021_December_BordersOPModel.pdf

IRU. 2022. TIR: a secure transit solution for UK-EU transports. Viitattu 15.1.2022 <https://www.iru.org/who-we-are/where-we-work/europe/brexit>

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas: Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kauppakamari. 2021 a. Alkuperätodistukset. Viitattu 17.4.2021 <https://kauppakamari.fi/palvelut/vientiprosessit/ulkomaankaupan-asiakirjat-ja-tullaus/alkuperatodistukset/>

Keskuskauppakamari. ATA carnet – passi tavaroillesi väliaikaiseen vientiin. 2021. Viitattu 6.5.2021 <https://www.atacarnet.fi/>

Logistiikan Maailma. 2021 a. Yhteisökauppa eli sisäkauppa. Viitattu 11.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/>

Logistiikan Maailma. 2021 b. Tavaroiden vapaa liike. Viitattu 11.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/tavaroiden-vapaa-liike/>

Logistiikan Maailma. 2021 c. Suomi Euroopan unionin jäsenmaana. Viitattu 20.3.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/eu-euroopan-unioni/>

Logistiikan Maailma. 2021 d. Ulkokauppa. Viitattu 21.3.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/>

Logistiikan Maailma. 2021 e. Ulkokaupan lainsäädäntö. Viitattu 17.4.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/ulkokaupan-lainsaadanto/>

Logistiikan Maailma. 2021 f. Arvonlisäverokäytäntö kaupassa kolmansien maiden kanssa. Viitattu 17.4.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/arvonlisavero-ja-kolmannet-maat/>

Logistiikan Maailma. 2021 g. Tullimenettelyyn asettaminen. Viitattu 4.5.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/tullimenettelyyn-asettaminen/>

Logistiikan Maailma. 2021 h. Tuontitullaus. Viitattu 4.5.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/tuontitullaus/>

Logistiikan Maailma. 2021 i. Alkuperäsäännöt. Viitattu 4.5.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/alkuperasaannot/>

Logistiikan Maailma. 2021 j. Tullietuussopimukset. Viitattu 5.5.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/tullietuussopimukset/>

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. 1. painos. Tampere. Tammertekniikka/AMK-Kustannus Oy.

Puusa, A., Juuti, P. & Aaltio, I. 2020. Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. E-kirja. Helsinki. Gaudeamus.

Stack, M.M. & Bliss, M. 2020, "EU economic integration agreements, Brexit and trade", Review of World Economics, vol. 156, no. 3, pp. 443-473. Viitattu 3.5.2021

Suomen huolintaliikkeiden liitto. Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Helsinki: Suomen spedservice.

Tulli. 2021 a. Tullialueet. Viitattu 20.3.2021 <https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/tullialueet>

Tulli. 2021 b. EU:n tullin- ja veroalue. Viitattu 20.3.2021 <https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/eu-n-tulli-ja-veroalue>

Tulli. 2021 c. Ennen kuin ostat. Viitattu 20.3.2021 <https://tulli.fi/henkiloasiakkaat/netista-tilaajalle/ennen-kuin-ostat>

Tulli. 2021 d. Intrastat. Miksi Intrastat tietoja kerätään? Viitattu 21.3.2021 <https://tulli.fi/fi/intrastat/miksi-intrastat-tietoja-kerataan>

Tulli. 2021 e. Intrastat. Viitattu 21.3.2021 <https://tulli.fi/fi/intrastat>

Tulli. 2021 f. Viennin etuuskohtelut. Viitattu 17.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/vienti/viennin-etuuskohtelut>

Tulli. 2021 g. Pohjois-Irlannin erityisasema. Viitattu 4.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/brexit/pohjois-irlannin-erityisasema>

Tulli. 2021 h. Mikä on tullinimike? Viitattu 4.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/tullinimikkeet/mika-on-tullinimike>

Tulli. 2021 i. Tuonnin tullimenettelyt. Viitattu 4.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/mita-tarkoitusta-varten-tavara-tuodaan>

Tulli. 2021 j. Miten annan tuonnin tull ilmoituksen. Viitattu 4.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/miten-annan-tuonnin-tulli-ilmoituksen>

Tulli. 2021 k. Ilmoitusprosessi viennissä. Viitattu 5.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/vienti/ilmoitusprosessi-viennissa>

Tulli. 22.4.2021 l. EU:n ja Britannian välisen vapaakauppasopimuksen alkuperäsäännöt. Viitattu 5.5.2021 <https://tulli.fi/-/eu-n-ja-britannian-valisen-vapaakauppasopimuksen-alkuperasaannot-paivitetty-22.4.2021->

Tulli. 2021 m. Mitä on passitus? Viitattu 6.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/passitus>

Tulli. 2021 n. Passitus. Mitä vakuuksia vaaditaan? Viitattu 6.5.2021 <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/mita-vakuuksia-vaaditaan->

Tullihallitus. TIR-carnet'n täyttöohjeet. 18.5.2011. Viitattu 6.5.2021 <https://tulli.fi/documents/2912305/3683716/081+tir+carnet%C2%B4n+t%C3%A4ytt%C3%B6ohje.pdf/4f3948c2-c7d8-4094-b78c-a23a63e197bb/081+tir+carnet%C2%B4n+t%C3%A4ytt%C3%B6ohje.pdf?t=1482217296000>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos. Helsinki. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Verohallinto. 1.1.2021. Syventävät ohjeet. Arvonlisäverotus EU-tavarakaupassa. Viitattu 21.3.2021 <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48691/arvonlis%C3%A4verotus-eu-tavarakaupassa/>

LIITTEET

Liite 1. Puolistrukturoitu haastattelulomake

1. Haastateltavan taustatiedot:

Mikä on nykyinen työtehtäväsi?

Kuinka monen vuoden työkokemus sinulla on ulkomaankaupan työtehtävistä?

Montako vuotta olet toiminut nykyisessä työtehtävässä?

Onko sinulla minkälainen kokemus Iso-Britanniasta?

2. Ulkomaankauppa Euroopan unionin näkökulmasta

Mitkä ovat Suomen ja Euroopan unionin välisen jäsenmaan välisen kaupan piirteet?

Entä Suomen ja Euroopan unionin ulkopuolisen maan?

Miten määrittelisit Brexitin (British Exit) ja sen merkityksen Euroopan unionille?

Vaikuttiko Brexit miten työtehtäviisi?

Oliko Pohjois-Irlannin asema mielestäsi selkeä?

3. Tullausmenettelyt

Mitkä olivat mielestäsi merkittävimmät haasteet Iso-Britannian tullin kanssa?

Miten haasteet ratkaistiin?

Kuinka Brexit muutti maantiekuljetuksia Iso-Britannian kautta Irlantiin?

Miten muutos sujui?

Tuliko Brexitin tuomista vaikutuksista tullausmenettelyissä tarpeeksi tietoa etukäteen?

4. Passitusmenettelyt

Oletko törmännyt työssäsi passitusmenettelyiden käyttöön ennen Brexitiiä?

Onko passitusmenettelyiden hyödyntäminen mielestäsi yleistynyt Brexitin myötä?

Minkälaisia haasteita mielestäsi passitusmenettelyiden hyödyntäminen tuo?

5. Brexitin jälkeinen muutosvaihe

Kuinka ensimmäinen vuosi Brexitin jälkeen sujui vienti- ja tuontihuollinnan näkökulmasta?

Olisiko mielestäsi ennen Brexitiä voitu tehdä jotain ennakoivia toimenpiteitä toisin?

Osattiinko kaikkiin muutoksiin varautua riittävästi?

Toiko Brexit yllätyksiä?

Näetkö, että Brexit voisi tuoda uusia haasteita Irlannin kuljetuksiin tulevaisuudessa?

Olivatko kaikki toimitusketjun osapuolet tietoisia Brexitin tuomasta muutoksesta?

- a) Euroopan unionin sisällä
- b) Iso-Britanniassa

Mitkä olivat teidän näkökulmasta isoimmat Brexitin tuomat haasteet

- a) Vuoden vaihteessa 2021
- b) Nykyhetkellä