

Jaana Ollikainen

TOIMITUSLAUSEKKEIDEN HYÖDYNTÄMINEN JA KÄYTTÖ

Incoterms® 2020

**Opinnäytetyö
CENTRIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden koulutus
Joulukuu 2024**



Centria-ammattikorkeakoulu	Aika Joulukuu 2024	Tekijä/tekijät Jaana Ollikainen
Koulutus Tradenomi, Kansainvälinen liiketalous		<input checked="" type="checkbox"/> AMK <input type="checkbox"/> YAMK
Työn nimi TOIMITUSLAUSEKKEIDEN HYÖDYNTÄMINEN JA KÄYTTÖ. Incoterms® 2020		
Työn ohjaaja Annika Sandström		Sivumäärä 41
Työelämäohjaaja Ville Pietola		
<p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää toimituslausekkeiden käyttöä toimeksiantaja yrityksessä. Opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona Tekniseri Oy:lle. Yritys toimii painografiikan alalla kansainvälisillä markkinoilla.</p> <p>Opinnäytetyössä tarkasteltiin Incoterms® 2020 -toimituslausekkeitä sekä niiden hyödyntämistä kansainvälisessä kaupassa. Työssä selviteltiin lausekkeiden eroja ja niiden vaikutuksia tilaus ja toimitusketjuun, jopa kirjanpitoon saakka. Opinnäytetyöhön otettiin esimerkitapauksia helpottamaan eri lausekkeiden ymmärrystä. Toimituslausekkeiden vaikutus esimerkiksi lastaukseen, vakuutuksiin ja tullimuodollisuuksiin sekä näihin liittyviin riskeihin otettiin myös esille. Toimituslausekkeet käytiin läpi myös kirjanpidon kannalta ja tarkasteltiin niiden vaikutuksia mm. yrityksen tulokseen.</p> <p>Toiminnallinen osuus toteutettiin empiirisenä tutkimuksena ja se perustui laadullisen tiedon keräämiseen asiantuntijakirjallisuudesta ja internetistä, ja myös työntekijöitä haastateltiin toimituslausekkeiden tuntemusten osalta ja toimituslausekkeiden käyttöön liittyen. Toimeksiantajayrityksen dataa hyödynnettiin aineistona myös. esimerkitapauksissa. Opinnäytetyön alussa käsitellään Incoterms® 2020 -toimituslausekkeitä teorian kautta. Lopuksi tarkasteltiin tutkimustuloksia niitä analysoiden ja niistä tehtiin yhteenveto.</p> <p>Opinnäytetyön tuloksena syntyi ohjeistus myyjille ja ostajille käyttämään tiettyjä toimituslausekkeitä ja tarkastamaan niiden mahdollisia vaikutuksia. Tässä opinnäytetyössä laadittu ohje jää yrityksen sisäiseen käyttöön eikä sitä julkaista osana opinnäytetyötä. Toimituslausekkeet kirjattiin järjestelmään uusilla Incoterms® 2020 -toimituslausekkeilla. Opinnäytetyö mahdollisti yrityksen toimituslausekkeiden harmonisoinnin toiminnanohjausjärjestelmään. Tulevaisuudessa raporttien tarkastelu on selkeämpää.</p> <p>Yrityksessä olisi hyvä määritellä vastaava henkilö, joka jatkossa ylläpitää toimituslausekkeiden ohjeistusta ja tarkastelee sen riskienhallinnan kannalta sekä kirjanpidollisen merkityksen osalta, ja myös työntekijöiden kouluttaminen lausekkeiden käyttöön olisi suositeltavaa.</p>		
Asiasanat IFRS, Incoterms® 2020 -toimituslausekkeet, kansainvälinen kauppa, kirjanpito		

ABSTRACT

Centria University of Applied Sciences	Date December 2024	Author Jaana Ollikainen
Degree programme Bachelor of Business Administration, International trade		
Name of thesis UTILIZATION AND USE OF DELIVERY CLAUSES. Incoterms® 2020		
Centria supervisor Annika Sandström	Pages 41	
Instructor representing commissioning institution or company Ville Pietola		
<p>The objective of this thesis was to clarify the use of delivery clauses in the client company. The thesis was done on behalf of the commissioning company Tekniseri Oy, the company operates in the field of printing graphics, on the international market.</p> <p>The thesis examined Incoterms® 2020 delivery clauses and their utilization in international trade. It explained the differences in the delivery clauses, and their effects on the order and supply chain, even up to accounting. Example cases were used in the thesis to facilitate the understanding of different delivery clauses. The impact of delivery clauses on loading, insurance and customs formalities, as well as the risks associated with these, was also raised. Delivery clauses were reviewed, also from the accounting point of view, and their effects on the company's result were examined.</p> <p>The functional part was carried out as an empirical study and it was based on the collection of qualitative information from expert literature and the Internet, and employees were also interviewed about their knowledge of delivery clauses and how they use these. The client company's data was also used as material in example cases. At the beginning of the thesis, Incoterms® 2020 delivery clauses were discussed through theory. Finally, the research results were analyzed and summarized.</p> <p>As a result of the thesis, instructions were created for sellers and buyers to use certain delivery clauses and check their possible effects. The instructions prepared in this thesis will remain for the internal use within the company and will not be published as part of the thesis. The delivery clauses were entered into the system with the new Incoterms® 2020 delivery clauses. The thesis made it possible to harmonize the company's delivery clauses with the enterprise resource planning system. In the future, the review of reports will be clearer.</p> <p>It would be good to define a responsible person in the company, who in the future will maintain the guidelines for delivery clauses and review them from the point of view of risk management and accounting significance. Also training employees in the use of delivery clauses was recommended.</p>		
Key words Accounting, IFRS, Incoterms® 2020 delivery clauses, international trade		

KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY

CFR (Cost and Freight to), Incoterms 2020

Kuljetus ja rahti maksettuina (nimetty määräsatama)

CIF (Cost, Insurance and Freight to), Incoterms 2020

Kuljetus, vakuutus ja rahti maksettuina (nimetty määräsatama)

CIP (Carriage and Insurance Paid to), Incoterms 2020

Kuljetus ja vakuutus maksettuina (nimetty määräpaikka)

CIP (Carriage and Insurance Paid To), Finnterms

Kuljetus ja vakuutus maksettuina (nimetty määräpaikka)

Combiterms

Ruotsalainen toimituslausekekokoelma

CPT (Carriage Paid To), Finnterms

Kuljetus maksettuna (nimetty määräpaikka)

CPT (Carriage Paid To), Incoterms 2020

Kuljetus maksettuna (nimetty määräpaikka)

DAP (Delivered at place), Incoterms 2020

Toimitettuna määräpaikalle (nimetty toimituspaikka)

DPU (Delivered at place unloaded), Incoterms 2020

Toimitettuna ajoneuvosta purettuna (nimetty toimituspaikka)

DDU (Delivered Duty Unpaid), Finnterms

Toimitettuna (nimetty toimituspaikka)

DDP (Delivered Duty paid), Incoterms 2020

Toimitettuna tullattuna (nimetty toimituspaikka), Incoterms 2020

ERP (Enterprise resource planning system)

Yrityksen toiminnanohjausjärjestelmä

EXW (Ex Works), Incoterms 2020

Noudettuna (nimetty paikka)

FAS (Free Alongside Ship), Incoterms 2020

Vapaasti aluksen sivulla (nimetty laivaussatama)

FCA (Free Carrier), Finnterms

Vapaasti kuljettajalla (nimetty lähtöpaikka)

FCA (Free Carrier), Incoterms 2020

Vapaasti rahdinkuljettajalla (nimetty toimipaikka)

Finnterms

Kotimaan kaupassa käytettävien toimituslausekkeiden nimitys.

FOB (Free On Board), Incoterms 2020

Vapaasti aluksessa (nimetty laivaussatama)

Institute Cargo Clauses

Englantilainen toimitusehto, joka määrittelee tavaravakuutuksen ehtoja.

Institute Strikes Clauses

Englantilainen toimitusehto, joka määrittelee tavaravakuutuksen lakkovakuutuksen.

Institute War Clauses

Englantilainen toimitusehto, joka määrittelee tavaravakuutuksen sotavakuutuksen.

IFRS (International Financial Reporting Standards)

Kansainväliset IFRS-tilinpäätösstandardit

Konossementti

Merikuljetuksiin liittyvä asiakirja.

NAFTA (North American Free Trade Agreement)

Pohjois-Amerikan vapaakauppasopimus

NOL (Noudettavana lähettäjältä), Finnterms

Noudettavana lähettäjältä (nimetty paikka)

RATFD (Revised American Foreign Trade Definitions)

USA:ssa käytettävien toimituslausekkeiden nimike, lähes samoja kuin Incoterms-lausekkeet.

TOP (Toimitettuna perille), Finnterms

Toimitettuna (nimetty toimituspaikka)

UCC (Universal Commercial Code)

UCC säätelee USA:ssa osavaltioiden kauppaa.

UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law)

Yhdistyneiden kansakuntien kansainvälisen kauppaoikeuden toimikunta

UTK (Euroopan unionin tullikoodeksi)

Euroopan unionin tullilainsäädäntö

TIIVISTELMÄ
ABSTRACT
KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY
SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Opinnäytetyön toimeksianto ja tavoite	2
1.2 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuskysymykset.....	2
1.3 Opinnäytetyön rakenne	2
2 TOIMITUSLAUSEKKEIDEN PERUSTEITA JA HISTORIAA	4
2.1 Toimituslausekkeiden historiaa	5
2.2 Muut toimituslausekkeet	5
2.2.1 Finnterms	6
2.2.2 Combiterms	6
2.2.3 Revised American Foreign Trade Definitions and Uniform Commercial Code.....	6
3 TOIMITUSLAUSEKKEIDEN MERKITYS KAUPPASOPIMUKSELLA	7
3.1 Toimituslausekkeiden käyttö	8
3.2 Incotermsin 10 artiklaa.....	9
3.3 Mitä Incoterms® 2020 säätelee ja mitä se ei säätele	10
3.4 Incoterms® 2020 kuljetus ja vakuutus sopimukset	10
3.5 Incoterms® 2020 vastuutaulukko ja riskien jakautuminen.....	12
4 INCOTERMS® 2020 – TOIMITUSLAUSEKKEET	14
4.1 EXW (Ex works), Noudettuna	14
4.2 F-ryhmän lausekkeet	15
4.2.1 FCA (Free Carrier), Vapaasti rahdinkuljettajalla	15
4.2.2 FAS (Free alongside ship), Vapaasti aluksen sivulla	16
4.2.3 FOB (Free on board), Vapaasti aluksessa	17
4.3 C-ryhmän lausekkeet	18
4.3.1 CPT (Carriage Paid to), Kuljetus maksettuna	18
4.3.2 CIP (Carriage and insurance paid to), Kuljetus ja vakuutus maksettuna	19
4.3.3 CFR (Cost and freight), Kuljetus ja rahti maksettuna.....	20
4.3.4 CIF (Cost, insurance and freight), Kuljetus, vakuutus ja rahti maksettuna	20
4.4 D-ryhmän lausekkeet	21
4.4.1 DAP (Delivered at place), Toimitettuna määräpaikalle	22
4.4.2 DPU (Delivered at place unloaded), Toimitettuna määräpaikalle purettuna	23
4.4.3 DDP (Delivered duty paid), Toimitettuna tullattuna.....	23
4.5 Incoterms 2020 muutokset verraten edelliseen lausekekokoelmaan 2010.....	24
5 TOIMITUSLAUSEKKEIDEN VÄLILLISET VAIKUTUKSET	25
5.1 Välilliset vaikutukset arvonlisäverotukseen	25
5.2 Toimituslausekkeiden tullisidonnainen vastuunjako.....	26
5.3 Toimituslausekkeiden merkitys kirjanpidossa (IFRS).....	27
6 HAASTATTELUTUTKIMUS	29
6.1 Millaisia toimituslausekkeitä oli aiemmin käytetty? (Kysymykset 1–5).....	29
6.2 Millaisia toimituslausekkeitä käytetään tällä hetkellä? (Kysymykset 6–8).....	30
6.3 Mihin kaikkeen toimituslause voi vaikuttaa? (Kysymys 9).....	30

6.4 Onko toimituslausekkeiden osalta tullut esille erityisiä huomioita? (Kysymykset 10–13).....	31
6.5 Toimituslausekkeiden tuntemusten tarkastelu (Kysymys14–15)	32
6.6 Kustannusten tarkastelu myyntitarjoukselle (Kysymys16–18)	33
6.7 Miten varmistetaan, että sovittu toimitusehto tulee käyttöön? (Kysymys 19)	33
6.8 Vastaaajien vapaa kommentointi kyselyn lopussa (Kysymys 20).....	34
6.9 Vastaaajien vapaa mielipide kyselystä	34
7 OPINNÄYTETYÖN TULOKSET	35
7.1 Empiirinen nykytilan tarkastelu.....	35
7.2 Opinnäytetyön toiminnallinen osuus.....	36
7.3 Tulosten analysointi ja johtopäätökset.....	37
7.4 Tulevat toimenpiteet	38
8 POHDINTA	39
LÄHTEET	40-41
LIITTEET	
KUVIOT	
KUVIO 1. Incoterms, muut sopimukset ja niiden liittymäkohdat Incoterms-toimituslausekkeeseen.....	4
KUVIO 2. Kauppasopimuksessa sovittavia asioita	8
KUVIO 3. EXW (Ex Works), Noudettuna	15
KUVIO 4. FCA (Free Carrier), Vapaasti rahdinkuljettajalla.....	16
KUVIO 5. FAS (Free alongside ship), Vapaasti aluksen vieressä.....	17
KUVIO 6. FOB (Free on board), Vapaasti aluksessa	17
KUVIO 7. CPT (Carriage paid to), Kuljetus maksettuna	19
KUVIO 8. CIP (Carriage and insurance paid to), kuljetus ja vakuutus maksettuna.....	19
KUVIO 9. CFR (Cost and freight), Kuljetus ja rahti maksettuna.....	20
KUVIO 10. CIF (Cost, insurance and freight), kuljetus, vakuutus ja rahti maksettuna	21
KUVIO 11. DAP (Delivered at place), Toimitettuna määräpaikalle	22
KUVIO 12. DPU (Delivered at place unloaded), Toimitettuna ajoneuvosta purettuna	23
KUVIO 13. DDP (Delivered duty paid), Toimitettuna tullattuna.....	24
KUVIO 14. Tulouttamisen viisi vaihetta	27
KUVIO 15. Toimituslausekkeet vuodelta 2022–2023 liikevaihtoa kohden.....	35
KUVIO 16. Toimituskulujen veloitus vuonna 2023 toimituslausekkeittain.....	36
TAULUKOT	
TAULUKKO 1. Incoterms 2020, 10 artiklaa	10
TAULUKKO 2. Rahdinkuljettajien enimmäisvastuut sekä reklamaatio- ja vanhentumisajat	12
TAULUKKO 3. Toimenpide- ja kustannusvastuun jakautuminen	13
TAULUKKO 4. Vastuunjako ja riskien siirto	13
TAULUKKO 5. Vastaukset haastattelukysymykseen 9.....	31
TAULUKKO 6. Vastaukset haastattelukysymykseen 14	32
TAULUKKO 7. Vastaukset haastattelukysymykseen 19	33
TAULUKKO 8. Haastattelukyselyn vapaa kommentointi	34

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan Incoterms® 2020 -toimituslausekkeiden merkitystä ja niiden hyödyntämistä ja käyttöä sekä kotimaisen että kansainvälisen kaupan osalta. Toimituslausekkeet ovat keskeisiä kauppasopimuksen osia ja niillä on merkittävä rooli yrityksen vienti- ja tuontitoiminnassa.

Toimituslausekkeiden avulla määritellään myyjän- ja ostajan vastuut ja velvollisuudet, ja niiden avulla määritellään myös riskien ja kustannusten jakoa. Kauppasopimuksen laatijan on hyvä ymmärtää, mihin kaikkeen toimituslausekkeilla voidaan vaikuttaa ja mihin ei. Oikean toimituslausekkeen valinta voi tuoda yritykselle kustannussäästöjä, koska sillä voidaan määrittää esimerkiksi se, kuka maksaa kuljetuksen tai tavaran lastauksen ja purkamisen tietyssä valitussa määräpaikassa, kauttakulkumaksut, tullimuodollisuudet, vakuutukset sekä vienti- ja tuontiselvitykset.

Lisäkustannuksia voi syntyä esimerkiksi ongelmatilanteissa, jos kalliin tavaran lastauksessa tai purkamisessa sattuu vahinko tai tavara vioittuu ja katoaa matkalla. Myös lakot, sota ja muut yllättävät tilanteet voivat aiheuttaa toimitukseen lisäkuluja. Osassa toimituslausekkeita on määritelty tavaralle pakollinen vakuutus, mutta ei kaikissa. Onkin hyvä tarkastaa varsinkin kalliiden tuotteiden osalta, kenen vastuulle nämä kuuluvat ja onko vakuutus voimassa koko toimitusketjun ajan. Kuljetusyritysten vakuutukset eivät monestikaan kata tavaran arvoa, vaan ne saattavat kattaa vain toimituksen arvon tavaran painokiloa kohden ja se voi olla esim. 1 euro/kg. Useissa yrityksissä toimituslausekkeet tarkastellaan jopa riskien kannalta ja ne on huomioitu osana riskienhallinta selvitystä. Kirjanpidollisesti on myös tärkeää ymmärtää toimituslausekkeiden merkitys, koska ne määrittelevät sen, missä vaiheessa tuotteet voidaan kirjata kirjanpitoon, ja varsinkin pörssiyrityksissä tämä on huomioitava tarkasti. Kansainvälinen kauppa muuttuu myös koko ajan ja Incoterms-toimituslausekkeita päivitetään sen mukaisesti. Viimeisin päivitys oli vuonna 2020. On tärkeää, että yritys ylläpitää työntekijöiden tietotaitoa ja tarkastelee toimituslausekkeiden muutoksia tietyin väliajoin. Tässä opinnäytetyössä keskitytään yllä oleviin tapauksiin erilaisin esimerkein.

Mielenkiinnolla otin tämän opinnäytetyön haasteena vastaan päästä tutkimaan syvemmin toimituslausekkeiden vaikutuksia yritykselle. Itse olen työskennellyt kansainvälisen kaupan parissa erilaisissa yrityksissä jo vuosia mm. tilausten käsittelyssä, laskutuksessa ja logistiikassa näin toimituslausekkeet ovat osin tulleet tutuksi työni kautta, joten omakohtaista kokemusta näiden osalta minulla myös on.

1.1 Opinnäytetyön toimeksianto ja tavoite

Opinnäytetyön toimeksiantaja oli kansainvälinen yritys Tekniseri Oy, joka toimii painografiikan alalla. Yritys valmistaa mm. pintakalvoja, kalvonäppäimiä, opasteita ja eristeitä sekä tekee myös mekaniikkapainantaa (Tekniseri Oy 2024). Yritys on osa Tekniseri Group -konsernia, jolla on tytäryhtiöitä Suomen lisäksi Kiinassa ja Ruotsissa. Konsernin liikevaihto oli vuonna 2023 n. 15,0 miljoonaa euroa ja työntekijöitä konsernissa oli 131 (Konsernitilinpäätös 2023). Opinnäytetyön toimeksiantona ja kehittämisen tavoitteena oli tehdä yritykselle uusi ohjeistus Incoterms® 2020 -toimituslausekkeiden käyttöä varten. Tavoitteena on selvittää, miten opinnäytetyön toimeksiantajayrityksessä käytetään toimituslausekkeitä tällä hetkellä ja voisiko lausekkeiden käyttöä edelleen selventää ja tarkentaa. Opinnäytetyön toimeksiantona valmistuva ohjeistus tulee kaikkien työntekijöiden käyttöön, jotka tarvitsevat tietoa toimituslausekkeista esimerkiksi myyjät, ostajat, tilaustenkäsittelijät sekä logistiikan parissa työskentelevät henkilöt.

1.2 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuskysymykset

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö perustuu empiiriseen tutkimusmuotoon, jossa tietoa on kerätty laadullisesta asiantuntija kirjallisuudesta, internetistä sekä työntekijöitä haastatteleamalla. Haastattelu kysymykset työntekijöille tehtiin koulun Webropol-työkalulla, joka on suunniteltu kyselyjen ja tutkimusten luomiseen, jakeluun ja analysointiin. Webropol-kyselylomakkeella kerättiin tietoa myyjiltä ja ostajilta, jotka pääasiassa tekevät sopimukset asiakkaiden tai toimittajien välillä. Toimeksiantajayrityksen dataa on myös hyödynnetty aineistona esimerkkitapauksissa. Toimeksiannon pohjalta pyrittiin vastaamaan tutkimuskysymykseen: Miten toimituslausekkeitä käytetään yrityksessä tällä hetkellä? Miten esimerkiksi määritellään se, mitä toimituslausekettä käytetään myyntitilanteessa tai hankinnassa?

1.3 Opinnäytetyön rakenne

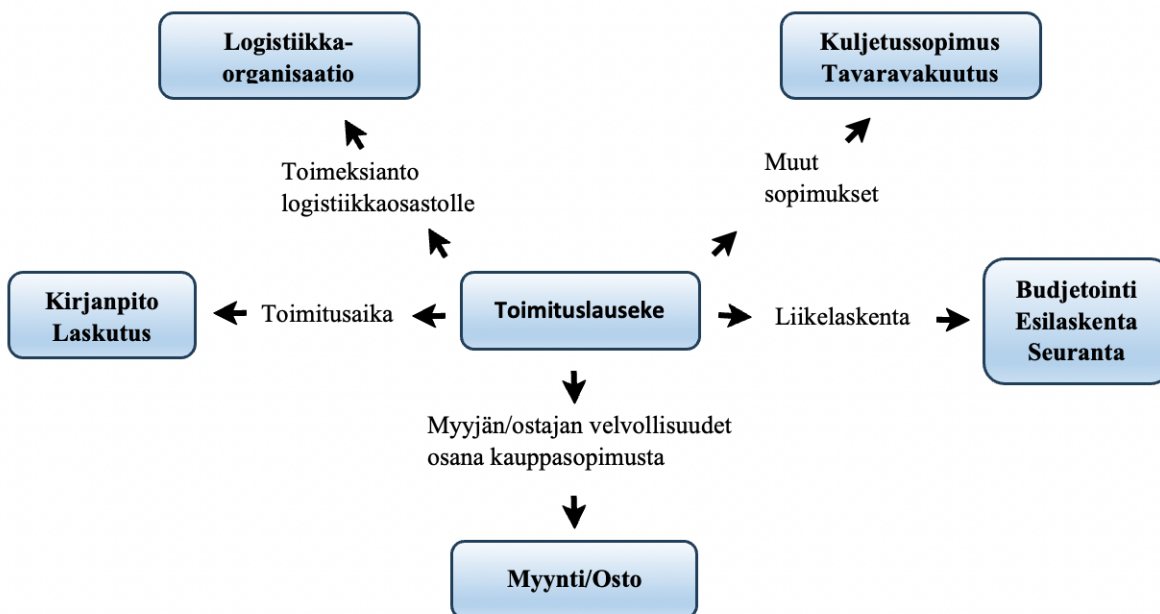
Alun teoriaosuudessa käydään läpi eri toimituslausekkeiden historiaa ja eri maiden muita toimituslausekkeitä. Tarkastellaan toimituslausekkeen merkitystä kauppasopimuksessa sekä toimituslausekkeiden eroja ja selvitetään lausekkeiden sisältöjä sekä sitä, mitä ne säätelevät ja mitä eivät. Lopuksi tutuimme tarkemmin toimituslausekkeiden käyttöön sekä tarkastelimme toimitusehtojen välillisiä vaikutuksia arvonlisäverotukseen ja tullisidonnaiseen vastuunjakoon. Toimitusehtojen riskien jakautuminen

tarkastellaan omana osuutena ja näistä onkin esimerkkinä pari vastuunjakotaulukkoa. Selvitimme myös, miten toimituslausekkeet täytyy huomioida kirjanpidollisesti, jotta ne toimivat kansainvälisten IFRS-tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards) mukaisesti. IFRS-standardit ovat maailmanlaajuisesti sovellettavia tilinpäätösstandardeja, joiden tavoitteena on varmistaa tilinpäätösten vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys. Tässä yhteydessä tarkastimme myös, miten toimituslausekkeet vaikuttivat yrityksen kirjanpitoon IFRS:n näkökulmasta. (IFRS 2024.)

Toiminnallisessa osiossa analysoitiin tutkimustulosten tuloksia. Opinnäytetyössä tuotiin esille myös toimeksiantajayrityksen esimerkkitapauksia, jotta näiden avulla olisi helpompi ymmärtää erilaisia vastuita ja riskien jakautumisia. Analysoitujen tulosten pohjalta tehtiin uudenlainen ohjeistus myyntitilille toimituslausekkeiden käyttöön liittyen. Laadullisessa tutkimuksessa subjektiivisen kokonaisuuden ymmärtäminen on tärkeää. On ymmärrettävä, missä kontekstissa, miten ja miksi tutkittava asia on merkityksellinen opinnäytetyötä ajatellen, ja myös asiayhteys on ymmärrettävä. (Vilka 2021, 19.) Kirjallisuuden päälähteinä on käytetty Kansainvälisen Kauppakamarin vuonna 2019 julkaisemaa teosta, Incoterms® 2020- Icc rules for the use of domestic and international trade sekä Incoterms® 2020 käyttäjän käsikirjaa, jonka on laatinut Lauri Railas ja julkaissut Helsingin Kamari Oy.

2 TOIMITUSLAUSEKKEIDEN PERUSTEITA JA HISTORIAA

Incoterms-toimituslausekkeet ovat kansainvälisessä kaupassa yleisimmin noudatettavia kauppatapojen määritelmiä (ICC 2019, 6). Nykyinen Incoterms® 2020 sisältää 11 eri kansainvälisen kauppatapojen määritelmää ja ne ilmaistaan kolmikirjaimisina lyhenteinä kauppasopimuksella. Incoterms-lausekkeet voidaan ryhmitellä toimituspaikan mukaisesti E-, F-, C- ja D-ryhmittäin tai vaihtoehtoisesti eri kuljetusmuotojen mukaan. (ICC 2019, 7.) Tässä opinnäytetyössä esitellään toimituslausekkeet toimituspaikan määrittelyn mukaisesti, joka määrittää myös kustannusjaon selkeämmin. Incoterms-lauseke on osa kauppasopimusta, ja kaupan sopijaosapuolet voivat itse määrittellä, mitä toimituslauseketta kaupassa soveltavat, ja sitä tulee molempien noudattaa. (Räty 2006, 17). Toimituslausekkeet määrittelevät kauppasopimuksen toimenpidevastuun, kustannusvastuun sekä riskin siirtymisen vastuun. Toimenpidevastuu määrittelee sen, kumpi osapuoli vastaa esim. vienti- ja tuontiselvityksistä eli huolintaan liittyvästä kuluista. Kustannusvastuulla tarkoitetaan sitä, kummalle osapuolelle kustannus siirtyy mm. kuljetuksesta eli kumpi osapuoli vastaa esim. kuljetussopimuksesta. Riskin siirtymisen vastuu määrittää ongelmatilanteiden osalta sopijaosapuolten kustannusvastuun tavarasta. (Railas 2020, 25.)



KUVIO 1. Incoterms, muut sopimukset ja niiden liittymäkohdat Incoterms-toimituslausekkeeseen. (muokailen ICC 2019, 14).

2.1 Toimituslausekkeiden historiaa

Maailmankaupan historia perustuu monelta osin merenkulun kaupan historiaan ja siitä kehitettyihin kauppatapoihin (Räty 2006, 8). Tarkasti ei voida sanoa täsmällistä alkuperää, jolloin merkityksellisiä kauppasanoja on alettu käyttämään. Kuitenkin jo 1600-luvulta on olemassa löydöksiä Englannin parlamentin pöytäkirjoista, joissa on käytetty Free on Board -kauppanimikettä. Nykyään käytössä on sama määritelmä lyhennettynä FOB, mutta toki merkitys on ajansaatossa muuttunut ja tarkentunut. (Räty 2006, 9.) Kansainvälinen kauppakamari ICC (International Chamber of Commerce) perustettiin ensimmäisen maailmansodan jälkeen vuonna 1919 edistämään elinkeinoelämää ja kansainvälistä kauppaa (Räty 2006, 10–11). Incoterms toimituslausekkeiden historia juontaa juurensa vuoteen 1936, jolloin ICC laati lyhenteet kansainvälisen kaupan tavallisimmille määritelmille (Railas 2020, 12). Incoterms-sääntökokoelma perustettiin kansainvälisen kaupan perustyökaluksi auttamaan sekä selventämään myyjän ja ostajan vastuita kaupan aikana (Railas 2020, 15). Vuonna 1953 Incoterms-toimituslausekkeitä tarkennettiin ja kaupan osapuolten vähimmäisvelvollisuudet päivitettiin ja näin osapuolet saattoivat vapaasti sopia muista kaupankäynnin velvollisuuksista (Räty 2006, 13). Merkittävää oli, kun UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) hyväksyi vuoden 1953 Incoterms-lausekkeet kansainvälisen kaupan avuksi ja jopa suositteli vuonna 1992 niiden käyttämistä kansainvälisessä kaupassa (Räty 2006, 14). Nykyään Incoterms-lausekkeitä päivitetään 10 vuoden välein ja niitä on uudistettu vuodesta 1936 alkaen vuosina 1953, 1967, 1976, 1989, 1990, 2000, 2010 sekä vuonna 2020 (ICC 2019, 4). Lausekkeitä pyritään uudistamaan talouden kehityksen mukaisesti, tekniset ja lainsäädännölliset asiat huomioiden (Räty 2006, 16).

2.2 Muut toimituslausekkeet

Incoterms-lausekkeiden ohella kaupankäynnin avuksi on jo aikojen alussa määritelty muitakin erilaisia kauppatapoja, jotka ovat auttaneet helpottamaan ja selventämään kaupankäyntiä. Suomessa käytetään Finnterms-lausekkeitä. Ruotsissa käytössä ovat Combiterms-lausekkeet. Yhdysvalloissa on myös omat toimituslausekkeensa, jotka sekoittuvat helposti Incoterms 2020 -lausekkeisiin. Saksassa käytetään kotimaankaupassa mm. ”ab werk” -toimituslausekettä, joka on sama kuin Incoterms Ex Works. Eri maiden toimituslausekkeilla on erilaiset määritelmät, jotka painottuvat pääsääntöisesti kustannusten jakoon eivätkä määrittele riskin siirtymistä ollenkaan. (Räty 2006, 23–26.)

2.2.1 Finnterms

Suomessa käytetään yleisesti Finnterms-toimituslausekkeita, jotka sisältävät kuusi eri toimituslauseketta (Räty 2006, 25). Toimituslausekkeet ovat NOL, FCA, CPT, CIP, DDU ja TOP, ja ne sopivat kaikkiin kuljetusmuotoihin (Logistiikan maailma 2024a). Näiden lausekkeiden käytössä ulkomaankaupassa voi tulla epäselvyyksiä, koska kyseiset toimituslausekkeet eivät määrittele esim. vienti- ja tuonti-muodollisuuksia, ja samoin riskin siirtyminen jää epäselväksi (Räty 2006, 25–26). Incoterms-toimituslausekkeita voidaan taas käyttää myös kotimaan kaupassa, mutta ne eivät täysin vastaa Suomen kaupan säännöksiä (Logistiikan maailma 2024a).

2.2.2 Combiterms

Combiterms on alun perin Ruotsiin kehitetty toimituslausekekokoelma, ja se on vastaava kuin Incoterms, mutta se määrittelee kustannusten jakamisen tarkemmin kuin Incoterms-toimituslausekkeet. Combiterms-lausekkeet jakautuvat kustannusluettelon mukaisesti seitsemään alakohtaan, jotka sisältävät yhteensä 140 eri kustannusmuotoa. Kustannukset määräytyvät toimituslausekkeiden mukaisesti joko ostajalle tai myyjälle. (Räty 2006, 23.)

2.2.3 Revised American Foreign Trade Definitions and Uniform Commercial Code

Yhdysvalloissa on käytössä toimituslausemuodot, joilla on sama lyhenne kuin Incoterms-toimituslausekkeilla, mutta silti ne ovat sisällöltään ja määritelmiltään, jopa osin täysin erilaisia kuin Incoterms-toimituslausekkeet, ja tämän vuoksi on tärkeä mainita, mitä Incoterms-muotoa käytetään. Erityisesti Yhdysvalloissa kauppaa tekevien myyjien ja ostajien on hyvä tiedostaa tämä asia. (Räty 2006, 24.)

3 TOIMITUSLAUSEKKEIDEN MERKITYS KAUPPASOPIMUKSELLA

Incoterms® 2020 -toimituslausekkeiden ymmärtäminen on tärkeää kauppasopimusta tehtäessä. Kauppasopimus määrittelee kaupankäynnin ehdot, esim. tavaroiden hinnan, laadun, toimitusehdot, maksuehdot sekä muut tärkeät yksityiskohdat (Kananen 2009, 94). Kauppasopimusta säätelevät pakottava lainsäädäntö, osapuolten välinen sopimus, Incoterms, kauppatapa sekä tahdonvaltainen lainsäädäntö eli kauppalait ja riitatilanteissa oikeudessa tämä kyseinen järjestys toimii myös oikeussääntöjen etusijajärjestyksenä (Railas 2020, 36). Yrityksillä on sopimusvapaus eli vapaus valita, kenen kanssa he solmivat sopimuksen tai jättävät sen tekemättä. Kaupan sopijaosapuolet voivat myös itse päättää sopimuksen ehdoista ja valita, minkä lain mukaan sopimus tulkitaan, sekä päättää miten mahdolliset riidat ratkaistaan. (Railas 2020, 31.) Toimituslauseke määrittää myyjän ja ostajan vastuut ja velvollisuudet toisiinsa nähden, ja se määrittelee molempien osapuolten osalta sopimukset, jotka ovat tarpeellisia täyttää, jotta tämä vastuu toteutuu (Räty 2006, 111). Incoterms-toimituslausekkeet on laadittu yleisesti kaikenlaista kauppaa varten. Toimituslausekkeet eivät ole erityisen yksityiskohtaisia, joten myyjän ja ostajan täytyy tarvittaessa täydentää lauseketta kauppasopimukselle (Räty 2006, 116). Kauppasopimukseen tulee aina kirjata kaupan tarkat tiedot, ja olisikin tärkeää, että molemmat osapuolet ymmärtäisivät kauppasopimuksessa määritellyt ehdot (Kananen 2009, 94). Toimitusehto on yksi isoimpia riskitekijöitä ulkomaankauppaa tehdessä ja toimitusehdot tulisi määritellä aina tarkasti asiakkaan kanssa, jotta myöhemmin välttyttäisiin isommilta ongelmilta (Carlsson, Fogelholm, Herler, Krook, Lindqvist, Merikalla-Teir, Syrjänen, Tuominen & Von Weissenberg 2014, 58). Kauppasopimus tulisi laatia aina kirjallisena, jotta myöhemmin voidaan välttää mahdolliset riitatilanteet ja epäselvyydet (Carlsson ym. 2014, 59).



Kauppasopimuksessa sovittavia asioita.

KUVIO 2. Kauppasopimuksessa sovittavia asioita (Logistiikan maailma 2024f)

Todella tärkeää on kirjata toimituslauseke oikeassa muodossa kauppasopimukselle. Oikeassa muodossa ilmaistuna sen tulee olla lyhenne esim. FCA, toimituspaikka sekä viittaus oikeaan Incoterms-versioon. (Räty 2006, 22.) Yrityksessämme lauseke on ”FCA Kempele Incoterms 2020”. Oikeaan toimituslausekkeeseen on tärkeä viitata epäselvyyksien välttämiseksi, koska on olemassa muitakin lausekkeita. Kansainvälisessä kaupassa erityisesti Yhdysvaltojen kanssa tämä on tärkeää, koska lauseet voivat sekoittua, sillä nimet ovat täysin samanlaisia, mutta lausekkeiden tarkoitukset ovat erilaisia. (Logistiikan maailma 2024b.) Huolellisesti tehdyllä kauppasopimuksella ulkomaisen asiakkaan kanssa voidaan rajata ja hallita erilaisten riskien mahdollisuutta (Kananen 2009, 18).

3.1 Toimituslausekkeiden käyttö

Monilla yrityksillä on omia käytäntöjä toimitusehtoihin liittyen, jotka on laadittu yhteistyössä yrityksen riskienhallinnan ja talousosaston kanssa. Pörssiyhtiössä toimituslausekkeet tarkastellaan myyntisaamisten tuloutuksen kautta. Toimituslauseketta mietittäessä tulisivatkin tarkastella alkuun viennin kaup-

patapa: onko esimerkiksi tarkoitus myydä tavara jo kuljetuksen aikana, jotta se ehditään tulouttaa tietylle kuukaudelle kirjanpitoon? Toimituslauseketta kannattaa tarkastella myös asiakkaan kanssa tarvittavan kuljetusmuodon mukaan. Esimerkiksi vesikuljetuksiin soveltuvat ainoastaan FAS, FOB, CFR sekä CIF, mutta näitä ei tulisi käyttää konttikuljetuksiin, ja ne soveltuvat ainoastaan kotimaan kaupan ja EU:n sisäiseen kauppaan. (Railas 2020, 406.) Toimituslauseketta harkittaessa kannattaa miettiä molempien osapuolten kannalta, kumman osapuolen on edullisempaa tehdä kuljetussopimus ja vakuutus sekä tulliselvitykset, myös kauppalaite huomioiden, koska molemmat osapuolet yleensä hyötyvät tästä.

Kauppasopimuksen vaatima maksuehto voi myös vaikuttaa toimituslausekkeen valintaan. Esimerkiksi remburssi- ja pankkiperittävän kaupassa suositellaan käytettäväksi CFR- ja CIF-lauseketta, koska näissä myyjä järjestää kuljetuksen ja voi esim. konossementilla eli laivausasiakirjalla todentaa viennin tapahtuneen. (Railas 2020, 407.) EXW-toimituslauseketta tulisi välttää remburssissa, koska saattaa olla, ettei ostaja koskaan toimita tarvittavia rahtikirjoja myyjälle, ja näin myyjä ei voi todentaa toimintaa tapahtuneen (Railas 2020, 257). Osassa toimituslausekkeita otetaan kantaa tavaran toimitusaikaan, ja sillä voidaan säätää toimituksen aikariskiä. Tällöin on tärkeää miettiä, kummalla on vastuu kuljetussopimuksesta. Esimerkiksi D-lausekkeissa vastuu on myyjällä, F-lausekkeissa ostajalla, kun taas C-lausekkeet eivät määrittele toimitusaikoja. (Railas 2020, 407.) Nykyään Incoterms-lausekkeita voidaan käyttää myös kotimaankaupassa, koska tulliliitot, EU ja eri vapaakauppa-alueet, myös NAFTA (North American Free Trade Agreement) eli Pohjois-Amerikan vapaakauppasopimus ovat otaneet kantaa siihen, että vienti- ja tuontitullit voidaan tarkastella vain tarvittaessa. Kotimaankaupassa ne voidaan jättää huomioimatta. (Railas 2020, 99.)

3.2 Incotermsin 10 artiklaa

Myyjän ja ostajan vastuut ja velvollisuudet on määritelty Incotermsin kymmenen artiklan muodossa. Artikloita on myös muutettu vuoden 2020 versiossa (ICC 2019, 9). Artiklataulukko on peiliperiaatteen mukainen, jossa myyjän velvoitteet on ilmaistu vasemmalla puolen ja ostajan velvoitteet oikealla puolen, ja näin molempien vastuut ovat helposti nähtävissä samalla kertaa (Railas 2020, 124). Myyjän ja ostajan tulee täyttää nämä velvollisuudet, jotta kauppasopimus on pätevä. Mikäli toinen osapuoli ei täytä omaa velvoitetta, siitä syntyvä riita voidaan selvittää oikeussääntöjen mukaisesti ja monesti ensisijaisesti tarkastetaan toimitusehdon vastuukysymykset. (Räty 2006, 92.)

TAULUKKO 1. 10 artiklaa. (mukaien ICC 2019, 9)

Incotermsin kymmenen artiklaa	
Myyjän velvoitteet	Ostajan velvoitteet
A.1 Yleiset velvollisuudet	B.1 Yleiset velvollisuudet
A.2 Toimitus	B.2 Toimituksen vastaanotto
A.3 Riskin siirtyminen	B.3 Riskin siirtyminen
A.4 Kuljetus	B.4 Kuljetus
A.5 Vakuutus	B.5 Vakuutusopimus
A.6 Kuljetus- tai toimitusasiakirjat	B.6 Todiste toimituksesta (EXW) Toimitus/kuljetusasiakirja (Muut lausekkeet)
A.7 Vienti/tuontiselvitys	B.7 Vienti/tuontiselvitys
A.8 Pakkaus	B.8 Pakkaus
A.9 Kustannusten jakautuminen	B.9 Kustannusten jakautuminen
A.10 Ilmoitukset ostajalle	B.10 Ilmoitukset myyjälle

3.3 Mitä Incoterms® 2020 säätelee ja mitä se ei säätele

Incoterms-toimituslausekkeet eivät ota kantaa myyjän ja ostajan väliseen kauppasopimukseen, vaan ne ovat ainoastaan osa kauppasopimusta (Räty 2006, 112). Toimituslause ei määrittele kauppalakia, tuotteen hintaa, tilauksen maksuehtoja, kuljetussopimuksia, tavarahan omistajuutta tai sopimusrikkomuksen seuraamuksia, vaan näistä kaikista on aina kirjattava sovitut asiat erikseen kauppasopimukseen ja ne määräytyvät kauppasopimuksen mukaisesti (Railas 2016, 24). Kuljetussopimus on täysin erillinen sopimus toimeksiantajan ja kuljetusliikkeen välillä se ainoastaan antaa tiedon kuljetusliikkeelle kaupan osapuolten keskinäisistä velvoitteista (Railas 2016, 166). Toimitusehdot eivät ota kantaa myöskään kuljetussopimukseen tai kolmansien puolten välisiin sopimukseen (Räty 2006, 18). Toimituslauseke ei määrittele toimituksen myöhästymiseen tai väärään aikaan toimitetun tavarahan riskiä, mutta tavarahan tuhoutumiseen tai vahingoittumiseen se puuttuu (TAULUKKO 1) A2 artiklan mukaisesti (ICC 2019, 9). Lausekkeet eivät säätele vakuutuksen pakollisuutta muutoin kuin CIP- ja CIF- lausekkeissa, eli ei silloin kun myyjä vastaa tavarasta, joka olisi kuljetuksen ajaksi hyvä vakuuttaa (Räty 2006, 94). Incoterms-toimituslausekkeet eivät määrittele tavarahan omistusoikeutta eivätkä sen siirtymistä (Railas 2020, 26).

3.4 Incoterms® 2020 kuljetus ja vakuutusopimukset

Toimitusehdon mukaisesti joko myyjä tai ostaja tekee kuljetussopimuksen yhden tai useamman rahdinkuljettajan kanssa tai jommankumman huolintaliike sovitaan erikseen hoitamaan kuljetusta.

Yleensä on yksi rahdinkuljettaja, joka ottaa hoitaakseen rahdin toimituksen asiakkaalle, mutta yhdistetyissä kuljetuksissa osapuolia voi olla useita. (Railas 2020, 27.) Kuljetussopimus ei saa olla ristiriidassa kauppasopimuksen kanssa (Räty 2006, 112). Toimituslausekkeen mukaan tavaran riski siirtyy myyjältä ostajalle, kun toimitus tapahtuu. Jos riski on myyjällä ja tavara vahingoittuu kuljetuksen aikana eikä korvaavaa tavaraa voida toimittaa ajoissa, voivat kuljetussopimuksen rikkomiseen liittyvät seuraamukset tulla voimaan. Tavaravahinko kuljetuksen aikana katetaan tavarankuljetusvakuutuksella. (Railas 2020, 29.)

Tavarankuljetusvakuutuksen hankkii yleensä se osapuoli, jolla on vastuu tavaran riskistä kuljetuksen aikana. Tämä riski määräytyy kauppasopimuksessa sovitun toimituslausekkeen mukaisesti. Tavaravakuutuksen voi ottaa joko kertaluontoisesti yksittäistä kuljetusta varten tai jatkuvana vakuutuksena, joka kattaa useita kuljetuksia. (Juvonen, Koskensyrjä, Kuhanen, Kämppe & Talala 2014, 10.2.1.) Incoterms-lausekkeissa on ainoastaan kaksi lauseketta, CIF ja -CIP, joissa on vakuutusvelvollisuus eli myyjän on otettava tavaralle erillinen vakuutus. (Railas 2019, 194). Näissä kahdessa lausekkeessa riski tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle jo kuljetuksen lähtöpisteessä ja myyjän on omalla kustannuksellaan vakuutettava lähetys ostajan eduksi, jotta voi täyttää ko. toimituslausekkeiden velvoitteet (Railas 2019, 195). CIF- ja CIP-lausekkeiden vaatimusten mukaisesti vakuutuksen on oltava vähintään Institute Cargo Clauses (LMA/UIA) -tasoinen (Railas 2019, 197). On huomioitava, että kuitenkin yli 50 kansainvälisessä maassa on omia lakeja, jotka rajoittavat myyjän vakuutus sopimuksen mahdollisuuden soveltamista ostajan riskien kattamiseen. Tämä tarkoittaa, että CIP- ja CIF-toimitusehtoja ei voida käyttää tai että vakuutus on järjestettävä paikallisen yhtiön kautta yhteistyössä. (Railas 2019, 195.) Muissa Incoterms-toimituslausekkeissa vakuutus pakkoa ei ole, mutta silti tavaran vakuuttamista suositellaan vahvasti osapuolelle, joka vastaa kuljetuksen aikaisesta tavarariskistä (Railas 2019, 194). Vakuuttamalla esim. kalliin kuljetuksen riskiä saadaan siirrettyä pois omalta yritykseltä (Railas 2019, 195). Moniin kuljetusriskeihin voidaan varautua etukäteen, mutta vakuutuskaan ei yksistään riitä aina kattamaan kaikkia vahingosta aiheutuvia kustannuksia, esim. asiakkaan menetystä vakuutus ei pysty korvaamaan (Juvonen ym. 2014, 10.2).

Tavarankuljetusvakuutus on osattava erottaa rahdinkuljettajan vastuuvakuutuksesta, joka määritellään erikseen tie-, meri-, lento- ja rautatiekuljetuksia säätelevillä laeilla ja asetuksilla sekä kansainvälisillä yleissopimuksilla (Juvonen ym. 2014, 10.2.1). Rahdinkuljettajan vastuu perustuu säännösten mukaan joko tuottamukseen tai niin sanottuun ankaraan vastuuseen, force majeure -poikkeuksia lukuun ottamatta. Molemmissa vakuutuksissa on säädetty rahdinkuljettajan vähimmäisvastuu. (Juvonen ym. 2014, 10.2.2.)

TAULUKKO 2 Rahdinkuljettajien enimmäiskorvaus sekä reklamaatio- ja vanhentumisajat (mukaillen Logistiikan maailma 2023d)

Kuljetusmuoto	Enimmäiskorvaus	Reklamaation määräaika	Vanhentumisaika
Merikuljetukset	667 SDR/kolli tai 2 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 3 vrk kuluessa	1 vuosi
Kotimaan rautatiekuljetukset	25 e/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 10 vrk kuluessa	1 vuosi
Kansainväliset rautatiekuljetukset	17 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 7 vrk kuluessa	1 vuosi
Maantiekuljetukset kotimaassa	20 e/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 7 vrk kuluessa	1 vuosi
Kansainväliset maantiekuljetukset	8,33 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 7 vrk kuluessa	1 vuosi
Lentokuljetukset	22 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 14 vrk kuluessa	2 vuotta
SDR = Special Drawing Right			

3.5 Incoterms® 2020 vastuutaulukko ja riskien jakautuminen

On olemassa erilaisia Incoterms-lausekkeiden vastuunjakotaulukoita, joista esittelen tässä opinnäyte-työssä kaksi eri mallia. Vastuujakotaulukoiden avulla eri toimituslausekkeitä voidaan tarkastella nopeasti ja verrata näin helposti toisiinsa. Railas (2020, 94) Incoterms 2020 käyttäjän käsikirjassa oleva taulukko on mielestäni selkeämpi FCA-toimituslausekkeen myötä, koska se erittelee kustannukset eri toimituspaikan mukaisesti (TAULUKKO 3).

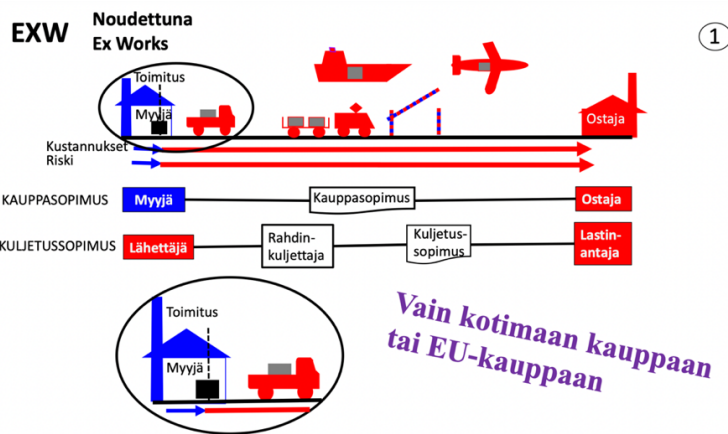
Supply Chain Game Changer TM -internetsivustolla olevassa vastuunjakotaulukossa huomioidaan myyjän vastuu toimituksen pakkauksen ja kuljetuskelpoisuuden osalta (TAULUKKO 4). Taulukko on käänös alkuperäisestä englanninkielisestä versiosta. Vakuutusta ei ole määriteltä kuin pakollisille CIF- ja CIP-lausekkeille. Taulukko on selkeä, koska lausekkeet ovat vastuun kasvamisen mukaisessa järjestyksessä. Taulukon vasemmalla puolella on vientiin paremmin soveltuvia lausekkeitä, kun taas oikealla puolella on ostajan näkökulmasta parempia lausekkeitä. Myyjän vastuut ja riskit lisääntyvät siirryttäessä taulukossa oikealle.

4 INCOTERMS® 2020 – TOIMITUSLAUSEKKEET

Incoterms 2020 -toimituslausekkeista on tehty kuvia helpottamaan käyttäjää ymmärtämään vastuiden jakautumista. Logistiikan maailma -sivustolla, jota ylläpitää Reijo Rautauoman säätiö yhteistyössä eri seurojen ja yhteisöjen, kuten Aalto-yliopiston kanssa, on esitelty havainnollistavia kuvia kaikista Incoterms 2020 -toimituslausekkeista. Alla olevat kuvat ja tiedot perustuvat ICC 2020 -kirjaan sekä Logistiikan maailman sivuston aineistoon. Esimerkissä (KUVIO 7) sininen väri vastaa myyjän vastuun aluetta, punainen väri on ostajan vastuualue ja violetti väri tarkoittaa, että myyjä maksaa kustannukset mutta riski on ostajalla. Kuvasta näkyy myös selkeästi se, mille kuljetusmuodolle kyseistä lauseketta voidaan käyttää. Toimituslausekkeet perustuvat Incoterms 2020 -artikloihin, jotka määrittävät vastuut ja velvollisuudet. Myyjän velvollisuus on aina noudattaa kuljetukseen liittyvän tavaran asianmukaisesta ja turvallisesta pakkaamis- ja merkintävaatimuksista. (ICC 2020, 9–12.)

4.1 EXW (Ex works), Noudettuna

E-ryhmään kuuluu vain yksi lauseke, EXW, joka on ollut Incoterms-lausekkeissa mukana jo vuodesta 1936 alkaen. Suomessa sitä on käytetty myös nimikkeellä ”Vapaasti tehtaalta” tai ”Vapaasti myyjän varastosta”. (Railas 2020, 249.) EXW-toimitusehto on myyjälle edullinen vaihtoehto, sillä se määrittelee ns. minimivelvoitteet myyjälle. EXW-toimitusehdon voidaankin sanoa olevan tuotteen pelkkä myyntihinta pakkauskuluineen, koska siihen ei lasketa toimituskuluja. EXW-toimitusehdossa myyjän tehtävänä on varmistaa, että tavara on asetettu ostajan käytettäväksi sovituksessa paikassa, sovittuna aikana. (Railas 2020, 250.) Ostajan velvollisuus on huolehtia kuljetussopimuksesta sekä tavaran lastauksesta. Kalliimmissa tavaraerissä ostajan olisi hyvä tehdä erillinen vakuutus sopimus tavarasta kuljetuksen ajalle. Ostajan velvollisuus on myös B7 artiklan mukaisesti suorittaa vientiselvitys, huolehtia tullipassituksesta ja tuontiselvityksestä sekä ottaa vastuu turvallisuustarkastuksista. Myyjän velvollisuus on tarjota apua näissä toiminnoissa mm. laatimalla tarvittavia asiakirjoja esim. vientilasku, alkuperätodistus, tullipassitus ja tarkastustodistus. (Railas 2020, 251.) EXW-lauseketta ei suositella käytettävän EU:n ulkopuolisessa kaupassa, koska kohdemaan ostajan voi olla vaikea tuntea Suomen lainsäädäntöä ja tehdä vientiselvitystä. Tähän ostaja saattaa tarvita myyjän tai huolintaliikkeen apua. (Purola 2022.) Samoin remburssikauppaan EXW-toimitusehtoa ei suositella, koska myyjän voi olla hankala todentaa tavaran asettaminen ostajan käytettäväksi, jos ostaja itse on hoitanut asiakirjojen tekemisen. (Railas 2020, 257).



KUVIO 3. EXW (Logistiikan maailma 2020c)

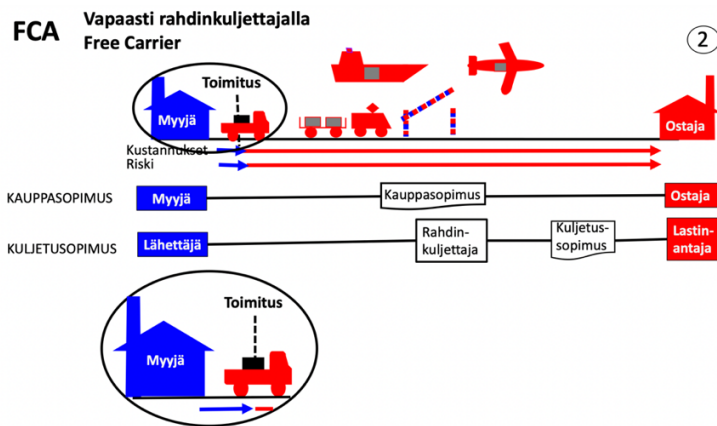
4.2 F-ryhmän lausekkeet

F-ryhmän lausekkeisiin kuuluvat FCA, FAS ja FOB. Näiden lausekkeiden yhdistävä tekijä on, että myyjä luovuttaa ja lastaa tavarat ostajan nimeämälle rahdin kuljettajalle nimetyssä toimipaikassa. (Räty 2006, 26.) Myyjän velvollisuus on todentaa esim. rahtikirjalla tai kuitilla, että tavara on toimitettu asianmukaisesti nimettyyn määräpaikkaan. F-lausekkeita voidaan kuitenkin sopimuksella muokata ja määrittellä siten, että myyjä voikin ottaa vastuulleen kuljetussopimuksen ostajan vastuulla ja riskeillä. Vientiselvitys sisältyy myös F-lausekkeissa myyjälle toisin kuin EXW-lausekkeessa. Ostajan vastuulle jäävät edelleen tuontitullaus, tullipassitus sekä vastuu turvallisuustarkastuksesta. (Railas 2020, 259.) Myyjän on varmistettava kuljetukseen liittyvien turvallisuusvaatimusten täyttyminen, kunnes tavara on toimitettu (ICC 20, 32). Myyjän tulee tarvittaessa auttaa ostajaa kuljetusasiakirjojen hankinnassa ja laatimisessa, mahdollisesti jopa ostajan kustannuksella (Railas 2020, 259).

4.2.1 FCA (Free Carrier), Vapaasti rahdinkuljettajalla

FCA-toimituslauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille (ICC 2019, 27). Toimitusehto tarjoaa kaksi mahdollisuutta, joiden mukaan ostaja voi noutaa tavarat myyjän toimipisteeltä tai määrittää itse esim. terminaalin, johon myyjän tulee toimittaa tavara (Räty 2006, 35). Myyjän velvollisuus on varmistaa, että tavara on valmiina sovittuna ajankohtana vientiselvitettynä ostajan määrittämässä nimetyssä paikassa tai se on toimitettu asianmukaisesti ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle tai alihankkijalle (Räty

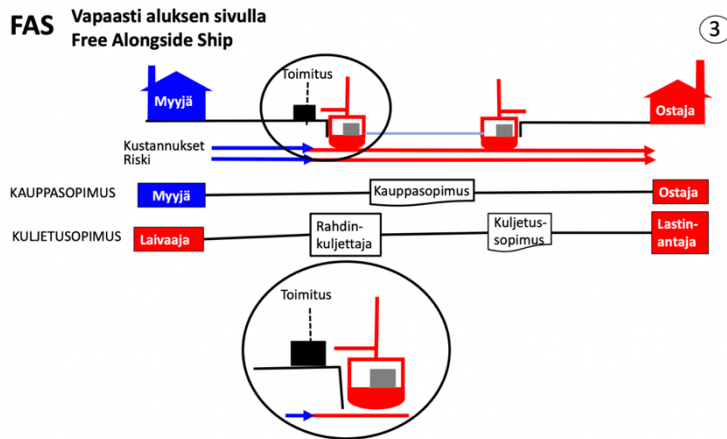
2006, 34). Myyjä vastaa kuljetuskustannuksista tähän saakka, eli matka tehtaalta nimettyyn toimipisteeseen voi aiheuttaa toimituskustannuksia myyjälle sekä myös vientiin liittyvät tullauskustannukset (Räty 2006, 36). FCA-toimituslausekkeen mukaan kustannusten ja riskien jako on selkeä. Myyjän vastuu päättyy siihen, kun tavara on lastattu ja luovutettu ostajan rahdinkuljettajalle sovitussa paikassa. (Räty 2006, 34.) Ostajan velvollisuus on ilmoittaa myyjälle, milloin tuotteita tullaan noutamaan ja mahdollisen alihankkijan tai rahdinkuljettajan nimi (Räty 2006, 35). Kopio rahtikirjasta tai konossementista eli laivauksen ”On board” -lomakkeesta, jossa todetaan, että tavara on lastattu alukseen, on näyttö vastuun siirtymisestä ostajalle (ICC 2019, 28).



KUVIO 4. FCA (Logistiikan maailma 2020c)

4.2.2 FAS (Free alongside ship), Vapaasti aluksen sivulla

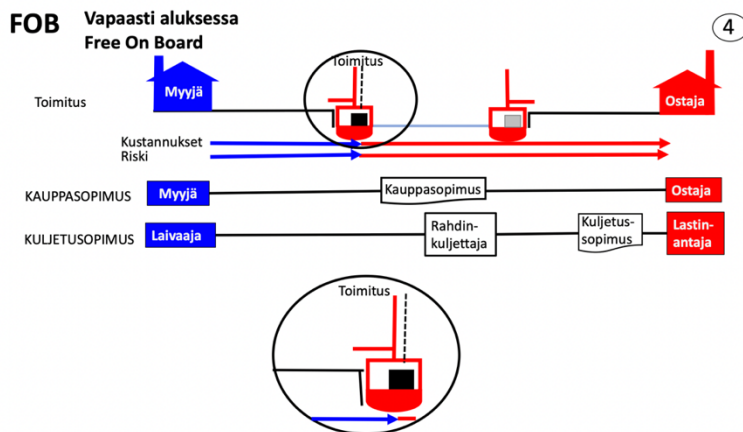
FAS-toimitusmuotoa voidaan käyttää ainoastaan meri- tai sisävesitiekuljetuksiin kotimaassa ja EU-alueella (ICC 2019, 89). FAS-toimitusmuoto tarkoittaa, että myyjä on vastuussa tavarasta, kunnes on toimittanut sen asiakkaan määräpaikkaan satamassa, aluksen sivulle. FAS-toimitusehto ei vaadi konossementin vastaanottamista rahdinkuljettajalta, kuten esim. FOB. Toimituslausekkeiden FAS- ja -FOB erona on myös lastauksen kulut, jotka kuuluvat FAS lausekkeessa ostajalle. Ostaja kustantaa tavaran lastauksen alukseen. (Railas 2020, 275.) Jos tavarat on tarkoitus luovuttaa konttiterminaalissa, silloin tulee käyttää eri toimituslauseketta, esim. FCA, koska FAS-lauseke ei sovellu konttikuljetuksiin (ICC 2019, 89).



KUVIO 5. FAS (Logistiikan maailma 2020c)

4.2.3 FOB (Free on board), Vapaasti aluksessa

FOB-lauseke on määritelty vesitiekuljetuksia varten, mutta se ei sovellu konttiliikenteeseen (Railas 2020, 289). FOB-lausekkeessa myyjä lastaa tavarán tai toisin sanoen toimittaa tavarán satamaan, jossa se siirretään ostajan nimeämään alukseen, sataman tavan mukaisesti (Railas 2020, 283). Riski tavarasta ja kuljetuksesta on myyjällä siihen saakka, kunnes tavara on lastattuna aluksessa ja tämän jälkeen vastuu kuljetuksesta ja tavarasta siirtyy ostajalle (ICC 2019, 99). Toimituslausekkeen viittaus ”sataman tavan mukaisesti” tarkoittaa, että tavarán voidaan katsoa olevan toimitettu, kun se on lastattuna aluksessa, aluksen partaan alla (Räty 2006, 45). Myyjä vastaa kuljetuskustannuksista nimettyyn satamaan saakka, lastauksesta alukseen sekä vientimuodollisuuksista. Ostajan vastaa vesitiekuljetuksen kustannuksista eli rahdista sekä tuontitullauksen muodollisuuksista. (ICC 2019, 100.)



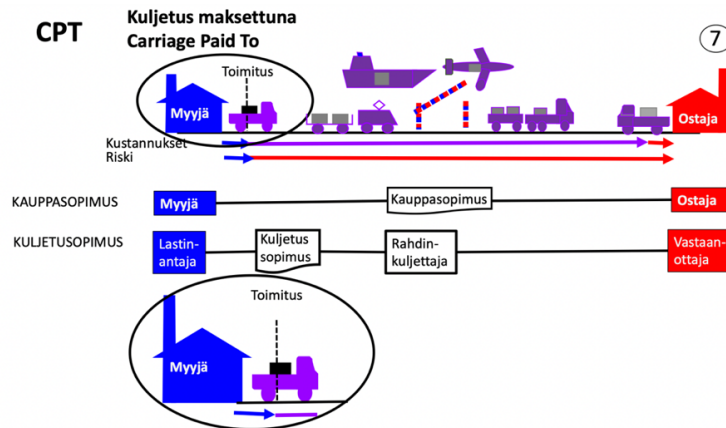
KUVIO 6. FOB (Logistiikan maailma 2020c)

4.3 C-ryhmän lausekkeet

C-ryhmään lausekkeitä ovat CPT, CIP, CFR ja CIF. Näiden lausekkeiden osalta myyjällä on isompi vastuu, koska myyjä vastaa kuljetuksesta ja mahdollisesta rahtisopimuksesta sekä osin vakuutuksista ja maksaa rahdin. (ICC 2019, 8.) C-lausekkeisiin liittyen on tärkeä huomioida kaksi keskeistä määräpaikkaa. Ensimmäinen on se määräsata, johon kuljetus on järjestettävä asiakkaan kanssa sovitun ohjeen mukaisesti. Toinen keskeinen tekijä on toimituspaikka, jossa riski tavarasta siirtyy osapuolelta toiselle. Näiden kahden erottaminen ja ymmärtäminen on oleellista kaupankäynnin sujuvuuden kannalta. Incoterms 2020 -säännöissä on erikseen mainittu, että osapuolet voivat keskenään sopia toimituspaikan eli valita sen kohdan, missä riski siirretään toiselle osapuolelle. Tätä mahdollisuutta käytetään vähemmän, ja sitä käytetäänkin yleensä vain erikoiskuljetuksissa, joissa kuitenkin sopimuksista sovitaan tarkasti. (Railas 2020, 304.) Myyjän vastuu päättyy, kun tavara on oman maan ulkopuolella eli C-lausekkeiden osalta silloin, kun kuljetussopimus on solmittu ja tavarat luovutettu rahdinkuljettajalle. CIP- JA CIF-lausekkeitä käyttäessä tavaralle on otettava asianmukainen vakuutus. Myyjä on vastuussa kuljetuskustannusten lisäksi myös siirtokustannuksista, jos tavara täytyy siirtää kuljetusvälineestä toiseen esim. laivattaessa tavaroita. Kuljetuksesta aiheutuvien valuuttalisten maksusta vastaa myyjä sekä lähettämisen tai laivauksen jälkeisistä odottamattomien tapahtumien aiheuttamista lisäkuluista. Myyjä ei voi myöskään periä ostajalta kuluja, jotka aiheutuvat esim. tavarankurkumisesta määräsatapaikalla, jos kauppasopimuksessa ei ole erillistä mainintaa asiasta. (Railas 2020, 305.)

4.3.1 CPT (Carriage Paid to), Kuljetus maksettuna

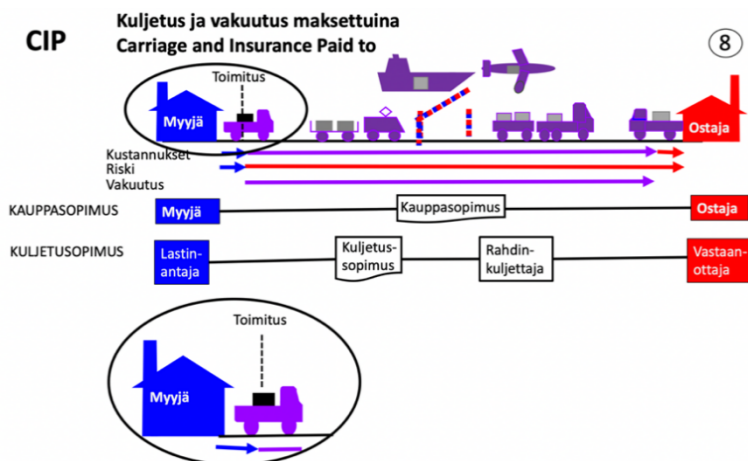
CPT-lauseketta voidaan käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa, myös konttiliikenteessä sekä yhdistettyihin kuljetusmuotoihin (ICC 2019, 37). Myyjän vastuulla on maksaa kuljetus, vientihuolinta sekä vastuu toimittaa tavara rahdinkuljettajalle kauppasopimuksella sovittuun määräsatapaikkaan, kun tavara on luovutettu rahtiliikkeelle, katsotaan toimituksen tapahtuneen (Räty 2006, 62). Ostaja on tämän jälkeen vastuussa tavarasta ja ostajalla olisi hyvä olla vakuutus tavarankurkumisen varalle (ICC 2019, 37). Kauppasopimuksella voidaan määritellä eri riskinsiirtymisen paikka, mutta se on oltava selkeästi merkittynä, koska ongelma ja riitatilanteissa se määrittelee vastuunjaon (ICC 2019, 37–38). Tavarankurkuminen määräsatapaikalla on ostajan vastuulla, mutta mikäli kuljetussopimukseen sisältyy tavarankurkuminen, ei myyjä voi tätä kuluja veloittaa ostajalta, ellei siitä ole erikseen kauppasopimuksessa sovittu (ICC 2019, 39). Ostajan vastuulle jää myös tuontitullauksen hoitaminen sekä mahdollisten kauttakulkudokumenttien selvittely (ICC 2019, 39).



KUVIO 7. CPT (Logistiikan maailma 2020c)

4.3.2 CIP (Carriage and insurance paid to), Kuljetus ja vakuutus maksettuna

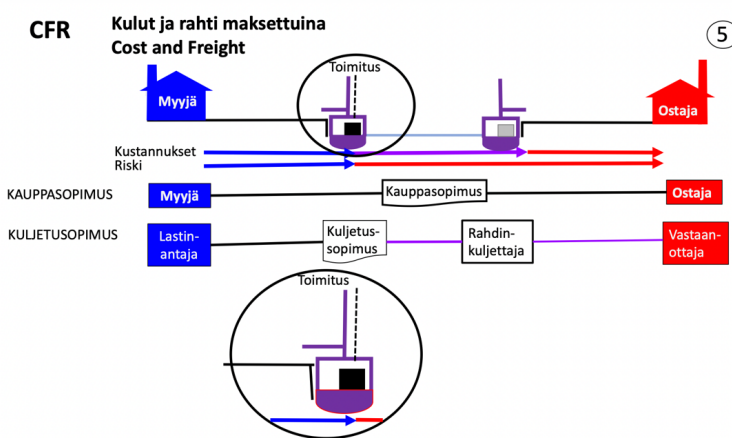
CIP-lauseketta voidaan samoin, kuin CPT-lauseketta käyttää kaikille kuljetusmuodoille, ja ainoa ero näissä kahdessa kuljetusmuodossa on, että CIP sisältää vakuutuksen, jota CPT ei sisällä (ICC 2019, 47). CIP-lauseke velvoittaa myyjän ottamaan vakuutuksen, joka kattaa kulut, mikäli tavara tuhoutuu tai vahingoittuu kuljetuksessa (ICC 2019, 47). Vakuutuksen on täytettävä Institute Cargo Clauses (LMA/UIA) -vaatimustaso ja se on otettava vakuutusantajalta, jolla on hyvä maine. Ostajan vaatiessa on myyjän varauduttava myös maksamaan sotavakuutussuoja, Institute War Clauses -ehtojen mukaan sekä mahdollinen lakkovakuutus Institute Strikes Clauses -ehtojen mukaisesti. (Railas 2020, 318.) Tavarán katsotaan olevan toimitettu eli riski on siirtynyt, kun myyjä on luovuttanut tavarat rahdinkuljettajalle. Mikäli tämän jälkeen tavaralle sattuu vahinko, on vastuu jo ostajalla, joka voi hakea vakuutusyhtiöltä vahingonkorvausta myyjän toimittamia vakuutusasiakirjoja vastaan. (ICC 2019, 47.)



KUVIO 8. CIP (Logistiikan maailma 2020 c)

4.3.3 CFR (Cost and freight), Kuljetus ja rahti maksettuna

CFR-lauseke soveltuu ainoastaan meri- ja sisävesikuljetuksiin (ICC 2019, 109). CFR-lausekkeen mukaan myyjä vastaa kuljetuskustannuksista, rahtisopimuksesta, lastauksesta määräsatamassa sekä vientihuollinnan kuluista (Räty 2006, 49). Vientiin liittyviä kuluja voi tulla esim. vientilisenssistä, viennin turvaselvittelystä, laivausta edeltävästä tarkastuksesta tai muista tarvittavista lupa-asioista (ICC 2019, 114). Myyjän vastuulla on sopia kuljetussopimus laivausliikkeen kanssa, ja tämän sopimuksen tulee noudattaa kyseisen tavaran kuljetukseen soveltuvaa normaalia toimintatapaa esim. normaalikuljetuksena käytetty alus, myös turvallisuusvaatimukset täytyy huomioida (Railas 2020, 112). Kuljetusasiakirjana käytetään merirahtikirjaa tai konossementtia (Räty 2006, 50). Myyjän velvollisuus on toimittaa ostajalle asianmukaiset vientidokumentit sekä vakuutusta varten tarvittavat asiakirjat (ICC 2019, 112). Uuden lausekkeen muutoksen myötä myyjällä on mahdollisuus valita toimituspaikka eli laivaussatamasta, jossa tavara luovutetaan rahdinkuljettajalle (Railas 2020, 331). Ostaja vastaa tavaran vakuuttamisesta tavaran lastauksen jälkeen toimittajan valitsemasta määräsatamasta (Railas 2020, 328). Myyjällä ei ole velvollisuuksia tavaran luovutuksen jälkeen lähtösatamasta (Räty 2006, 55).

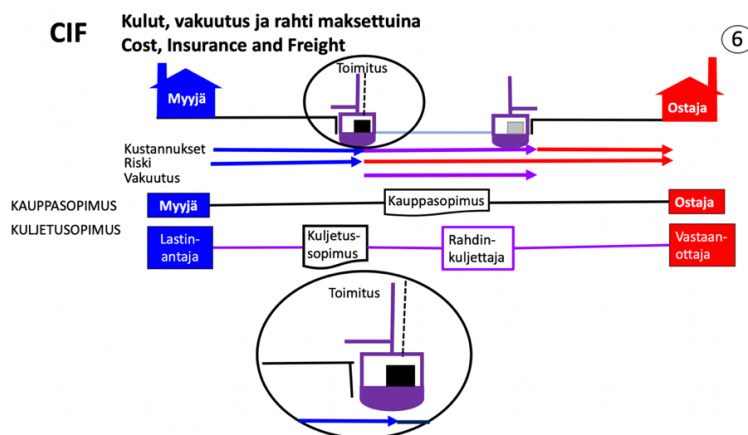


KUVIO 9. CFR (Logistiikan maailma 2020c)

4.3.4 CIF (Cost, insurance and freight), Kuljetus, vakuutus ja rahti maksettuna

CIF-lauseke sopii vain vesitiekuljetuksiin, eikä sitä suositella käytettävän konttiliikenteeseen (Räty 2006, 61). CIF-lausekkeeseen sisältyy vakuutus, eli myyjän velvollisuus on huolehtia, että tuotteet toi-

mitetaan vakuutettuna perille asiakkaan määräsämään, mutta muutoin toimituslauseke on samanlainen kuin CFR. Vakuutuksen tulee noudattaa artiklan A5 vaatimuksia ja perustua Institute Cargo Clauses (I.C.C), (LMA/IUA) C -ehtoihin. Tavara on vakuutettava sen vähimmäisarvon mukaisesti, joka on tavaran arvo + 10 %. Ostaja voi vaatia myyjää ottamaan tavaralle myös lakko- ja/tai sotavakuutuksen ja ne on määriteltävä aina erikseen vakuutukselle. (ICC 2019, 124.) Myyjän vakuuttaessa tavaran hän on velvollinen myös toimittamaan ostajalle vakuutuskirjan, josta selviävät vakuutuksen tarkat tiedot. Tätä asiakirjaa vastaan vasta ostaja voi hakea vahingon sattuessa korvausta. (Räty 2006, 60.) Samoin kuin CFR-lausekkeessa, myöskään CIF-lausekkeen mukaan myyjällä ei ole velvollisuutta tavaran luovutuksen jälkeen lähtösatamasta (Räty 2006, 61).



KUVIO 10. CIF (Logistiikan maailma 2020c)

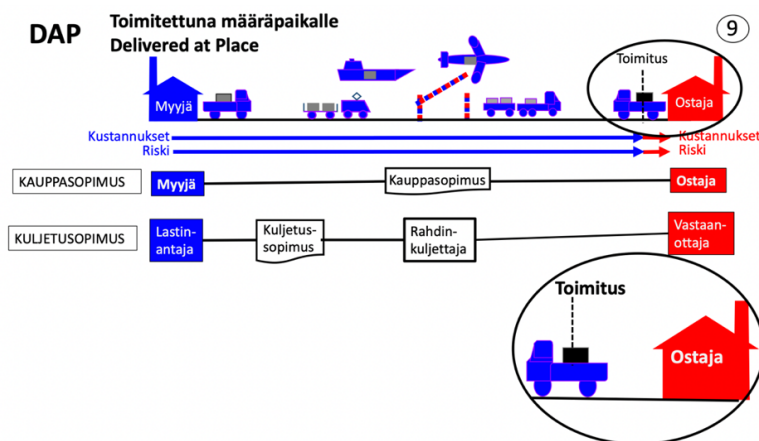
4.4 D-ryhmän lausekkeet

D-lausekkeet sopivat kaikille kuljetusmuodoille (ICC 2019, 8). D-lausekkeissa myyjän vastuu kasvaa ja myyjä vastaa riskeistä sopimuksella mainittuun määräpaikkaan asti ostajan toimipäässä. Myyjän riskien ja vastuiden ulottuminen voi jatkua jopa asiakkaan maahan asti, kuten DDP-lausekkeessa, jossa myyjä vastaa myös tuontitullauksesta. (Räty 2006, 27.) D-lausekkeiden mukaan myyjä vastaa tavaran vientiselvityksestä, kuljetuksesta määräpaikkaan saakka tuontimaassa, kuljetuksen aikaisista toimenpiteistä sekä mahdollisista kauttakulku dokumenteista. Myyjän vastuulle ei kuulu tavaran vakuuttaminen eikä lastin purkaminen DAP- ja DDP-lausekkeissa. (Railas 2020, 271.) D-lausekkeissa on tärkeää mainita määränpää, koska se määrittelee vastuun jaon myyjän ja ostajan välillä. Myyjän tulisi ymmärtää tehdä kuljetussopimus juuri tähän määräpaikkaan ja kuljetussopimuksella tulisi määritellä purkauksen

vastuujako, toimitusehdon mukaisesti. Jos kuljetuksen jälkeen myyjälle tulee kuluja tavarankurkinnasta, ei myyjä voi vaatia ostajaa maksajaksi, ellei kauppasopimukseen ole tällaista ehtoa kirjattu. (Railas 2020, 371.) Vaikka D-lausekkeet eivät vaadi vakuutusta, on myyjän oma etu vakuuttaa arvokas tavara Institute Cargo Clauses (A) -ehtojen tai muiden vastaavien ehtojen mukaisesti. Sota- ja lakkovakuutuksen tarpeellisuus kannattaa myös arvioida tavarariskin perusteella tapauskohtaisesti. (Railas 2020, 397.)

4.4.1 DAP (Delivered at place), Toimitettuna määräpaikalle

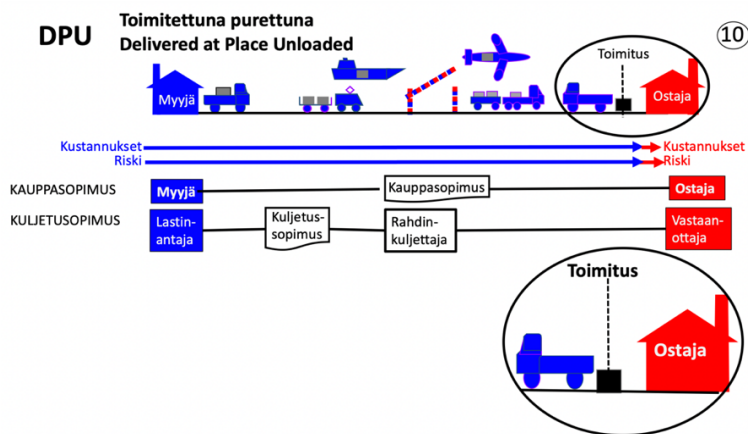
DAP-lauseke on korvannut Incoterms 2000 -lausekkeiden aiemmat DDU- ja DAF-lausekkeet (Railas 2020, 377). DAP-toimituslausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavarankurkinnasta ja vastaa kuljetusjärjestelyistä ostajan nimeämään määräpaikkaan saakka, yleensä lähellä ostajaa. Myyjän vastuulla on kuljetussopimuksen tekeminen, ja kuljetussopimus olisi hyvä tehdä siten, että sama rahdinkuljettaja vastaisi koko kuljetusketjusta, mikäli se vain olisi mahdollista. Kuljetussopimus siis sisältäisi kaikki kauttakulun tarvitsemat dokumentit aina asiakkaalle saakka. (Railas 2020, 374.) Ostajan velvollisuuteen kuuluu tavarankurkinnasta määräpaikassa, ja tässä vaiheessa riski siirtyy ostajalle (ICC 2019, 62). Mikäli myyjä on tehnyt kuljetussopimuksen, johon tavarankurkinnasta on sisällytetty, sitä ei voida jälkikäteen periä ostajalta, ellei sitä ole mainittu kauppasopimuksessa (ICC 2019, 60). DAP-lausekkeessa myyjälle kuuluu tavarankurkinnasta vakuutus. Tuontitullauksen tekeminen on ostajan vastuulla. Jos tuontimaan tullauksessa voidaan olettaa tulevan hankaluuksia, suositellaan, että DAP-lausekettä ei käytettäisi, koska myyjän voisi olla hankala saada toimitettua tuotteet asiakkaalle asti. Tuotteet ovat myyjän vastuulla, kunnes tuontihuolinta on hoidettu ja tavara purettu asiakkaan nimeämässä toimipaikassa. (Railas 2020, 377.)



KUVIO 11. DAP (Logistiikan maailma 2020c)

4.4.2 DPU (Delivered at place unloaded), Toimitettuna määräpaikalle purettuna

DPU-lausekkeessa myyjä vastaa kuljetussopimuksesta ja järjestää kuljetuksen asiakkaan määrittämään toimipisteeseen saakka, lähelle ostajaa ja purettuna ostajan käytettäväksi. Myyjän vastuulla on tavarankin purkaminen asiakkaan toimipisteellä, ja vasta sen jälkeen, kun tavara on purettu, siirtyy vastuu ostajalle. Jos myyjä ei pysty purkamaan kuormaa, tulisi käyttää eri toimituslauseketta, esim. DAP. (ICC 2019, 69.) DAP-lausekkeessa ongelma voi syntyä, jos ostaja ei ota vastaan toimitusta tai toimitusajan kohtaa ei ole tarkasti määritelty, sillä tällöin voi olla epäselvää, mihin kuorma voidaan turvallisesti purkaa. Kuljetuslainsäädännön mukaisesti myyjä olisi kuljetusliikkeen kanssa vastuussa tavarasta ja terminaali voisi esim. laskuttaa myyjää varastoinnista. Ostajan vakuutusastuu voimaan vasta siinä vaiheessa, kun ostaja aloittaa tavarankin lastaamisen. Tästä syystä on ongelmallista, jos tavara vahingoittuisi terminaalissa varastoinnin aikana ennen lastauksen alkamista. (Railas 2020, 387.)

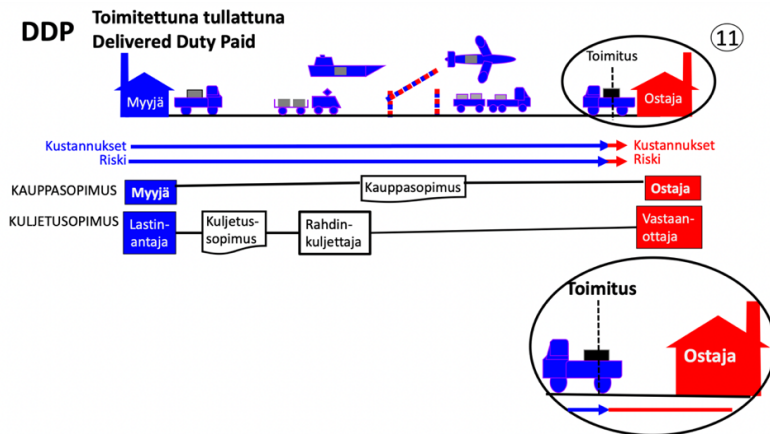


KUVIO 12. DPU (Logistiikan maailma 2020c)

4.4.3 DDP (Delivered duty paid), Toimitettuna tullattuna

DDP-lauseketta tarjotaan asiakkaalle täyden palvelun toimituslausekkeena, jossa myyjä hoitaa kaikki vientiin sekä tuontitullaukseen liittyvät velvollisuudet, jopa verot (Räty 2006, 27). Jos myyjäyriyys on rekisteröitynyt kyseiseen maahan arvonlisäverovelvolliseksi, se voi mahdollisesti hakea verovähennystä näiden toimitusten osalta (Railas 2020, 401). Kuljetussopimus on hyvä tehdä rahdinkuljetusliikkeen kanssa myyjältä asiakkaan toimitiloihin siten, että se kattaa kaikki kauttakulkumaiden kuljetukset ja erityissopimukset, eli sama rahtiyriyys hoitaisi koko kuljetuksen ja vastaisi siitä, mikäli se olisi mahdollista (Railas 2020, 396). Kuten muissakin D-lausekkeissa, vakuutusta suositellaan, mutta lauseke ei

pakota myyjää ottamaan vakuutusta. Mikäli vakuutus tarvitaan, täytyy sen olla Institute Cargo Clauses (A) -ehtojen mukainen (Railas 2020, 397). DDP-lausekkeessa myyjä kustantaa vienti- ja tuontihuollin-
nan tullimaksut, verot, turvallisuusselvitykset sekä tavaran kauttakulkuselvitykset toimituksen men-
nessä mahdollisten kolmansien maiden kautta. (Railas 2020, 398).



KUVIO 13. DDP (Logistiikan maailma 2020c)

4.5 Incoterms 2020 muutokset verraten edelliseen lausekekokoelmaan 2010

Uuden Incoterms 2020 -toimituslauseke uudistuksen myötä on tullut uudenlainen kustannusten luettelointi, joka on saatavilla artikla A9/B9 kohdasta kaikille lausekkeille. Ainoastaan FOB-lausekkeelle on vielä erillinen asiakirjakustannus kohdassa A6/B6 (ICC 2019, 11). Ostajan on mahdollista jatkossa FCA-lausekkeeseen hyödyntää laivauskonosmenttia todistuksena esim. remburssia varten. (Railas 2020, 264). Lausekekokoelmaa on muutettu myös lausekkeiden FCA, DAP, DPU ja DDP osalta. Nykyään myyjä ja ostaja voivat sopia kuljetuksesta siten, että he voivat toimittaa tavaran myös omilla kuljetusvälineillään. DAT-toimitusehdon korvaa nykyään DPU, jossa toimituspaikka on tietty määräpaikka, ei siis terminaali, kuten DAT-lausekkeessa aiemmin. (ICC 2019, 11.) A4 artiklat vastaavat nykyään turvallisuuteen liittyvistä vastuista ja tähän liittyvistä kustannuksista se kertoo, kumman osapuolen tulee kustantaa esimerkiksi tavaran turvallisuusselvitys. (ICC 2019, 12).

5 TOIMITUSLAUSEKKEIDEN VÄLILLISET VAIKUTUKSET

Toimituslausekkeilla on myös välillisiä vaikutuksia yritysten liiketoiminnan eri osa-alueisiin. Ne määrittelevät paitsi myyjän ja ostajan välisen vastuunjaon toimitusketjussa, mutta myös vaikuttavat arvonlisäverotukseen, tullimenettelyihin sekä kirjanpidollisiin toimenpiteisiin. Näiden vaikutusten ymmärtäminen on tärkeää, jotta toimitusten taloudelliset ja juridiset velvoitteet hoidetaan oikein, ja jotta voidaan minimoida riskejä, kuten arvonlisäveron maksamiseen liittyviä epäselvyyksiä tai tullausarvon virheitä. Tässä osiossa tarkastellaan toimituslausekkeiden vaikutuksia tarkemmin kolmesta eri näkökulmasta: arvonlisäverotus, tullisidonnainen vastuunjako ja kirjanpidolliset käytännöt.

5.1 Välilliset vaikutukset arvonlisäverotukseen

Suomen arvonlisäverolaki perustuu Euroopan Unionin yhtenäiseen arvonlisäverojärjestelmään ja sitä koskevaan direktiiviin (2006/112/EY) (Hakapää, Huhtala, Johansson, Lindholm & Paavolainen 2016, 23). Arvonlisäverojärjestelmä (ALV) on kaikissa EU-maissa yrityksille samanlainen, mutta verokanta voi vaihdella maittain tuotteesta ja palvelusta riippuen. Yhteisökaupassa kauppalaskulle täytyy kirjata aina asiakkaan VAT-tunnus eli arvonlisäverotunniste. Suomen VAT-tunnus muodostetaan yrityksen Y-tunnuksesta, johon lisätään maakoodi ”FI” ilman väliviivaa. Esimerkiksi Y-tunnus 0123456-7 muuntuu VAT-tunnukseksi FI01234567. (Logistiikan Maailma 2024g.) Yrityksen VAT-tunnus voidaan tarkistaa VIES-järjestelmästä, jolla varmistetaan, onko asiakas tai toimittaja rekisteröity arvonlisäverorekisteriin. (Euroopan Unioni 2024). Arvonlisäverorekisterissä oleville yrityksille yhteisömyynti on verotonta. Yhteisömyynti on tarvittaessa pystyttävä todentamaan viranomaisille esimerkiksi kuljetusasiakirjalla tai tullin poistumisilmoituksella. Jos tuote viedään pois EU-alueelta, se on myös arvonlisäverotonta myyntiä, koska NON EU -toimitukset ovat vapautettu arvonlisäverosta. (European Commission 2024.) Suomessa otetaan keväällä 2025 käyttöön tuonnin keskitetty tulliselvitys. Tämä tarkoittaa, että tuoja tai ilmoittaja voi antaa tulli-ilmoituksen yhdessä EU-maassa, vaikka tavarat esitettäisiin toisen maan tullille. Tullit peritään siinä maassa, jossa tulliselvitys tehdään, mutta arvonlisävero ilmoitetaan ja maksetaan sen maan sääntöjen mukaan, jossa tavarat kulutetaan. Keskitetty tullaus on mahdollista vain suorassa edustuksessa, ja luvan siihen voivat saada vain valtuutetut toimijat, jotka täyttävät AEO-järjestelmän vaatimukset. (Logistiikan maailma 2024h.)

Toimituslausekkeella on myös ALV:n osalta tärkeä osuus, koska se määrittää sen, kuka veron maksaa. (Logistiikan Maailma 2024f.) Tuontiselvitys olisi hyvä jättää ostajan hoidettavaksi, ja toimituslausekkeella tämä voidaan määritellä, tällöin ostaja maksaa tullit sekä tuonin yhteydessä kannettavat verot ja lisätullit. (European Commission 2024.)

DDP-lauseke on myyjälle kaikkein riskialttein. Myyjän tulisi olla arvonlisäverollinen ostajan maassa, eli sillä tulisi olla VAT-tunnus ostajan maassa, koska yritys voi joutua vastaamaan tuloverovelvollisuudesta (Railas 2020, 407). DDP:ssä on olemassa merkittävä riski, että ostaja ei palauta myyjän maksamaa arvonlisäveroa (ICC 2019, 80). Jos myyjä ei voi hyödyntää arvonlisäverovähennyksiä, koska ei ole rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi, voidaan arvonlisäveron maksamisvelvollisuus siirtää pois myyjältä käyttämällä ehtoja: ”DDP (nimetty määräpaikka) VAT unpaid” tai DDP (nimetty määräpaikka) excl VAT.” (Railas 2020, 400). On huomioitavaa, että huolintaliike tekee yleensä tuontiselvitykset ja vientiselvitykset, mutta ne veloitetaan huolintaliikkeen palvelukustannusten mukaisesti myyjältä.

5.2 Toimituslausekkeiden tullisidonnainen vastuunjako

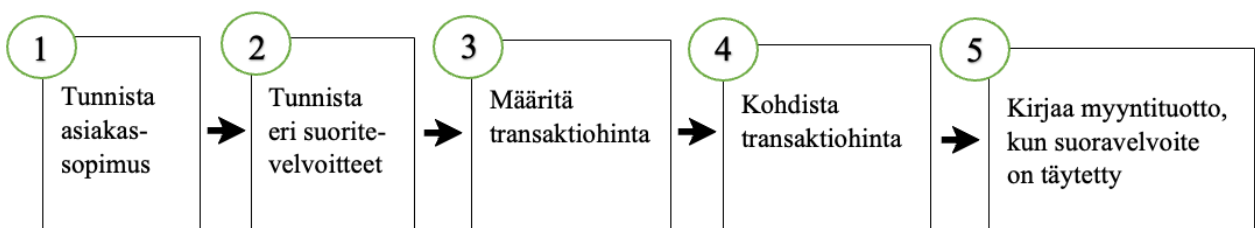
Tullilakia 304/2016, sovelletaan Suomessa, kun tavaroita tuodaan tai viedään EU:n tullialueelle tai pois EU-alueelta sen ulkopuolelle. Laki koskee tavaroiden tulliselvityksiä, tulliverotusta ja tullivalvontaa myös Suomen tullialueen kautta kuljetettavissa tapauksissa. Tämän lisäksi sitä sovelletaan EU:n lainsäädännön rinnalla Suomen ja muiden maiden väliseen kaupankäyntiin ja tullirikostorjuntaan. (Finlex 2024.) Tulli seuraa tavaraliikennettä ja tulli-ilmoitukseen on merkittävä myös kauppalaskulle määriteltä toimituslauseke. Tullausarvoa määriteltäessä, tullissa tarkastetaan ensin toimitusehdosta, sisältyvätkö kuljetus- ja vakuutuskustannukset kauppahintaan. Lisäksi selvitetään, tuleeko ne lisätä tai voivatko ne olla vähennettäviä. Kauppahintaan voivat siis sisältyä myös tullit ja muut maksut, ja niiden käsittelystä annetaan ohjeita UTK 72 artiklassa.

Tietyt kuljetuskustannukset ja unionin alueella maahantuonnista perittävät verot voivat vaikuttaa tullausarvon laskentaan. Esimerkkejä työssä käytettävien lausekkeiden tullisidonnaisesta vastuunjaosta: EXW- ja FCA-lausekkeiden osalta ostaja vastaa rahtikuluista ja nämä otetaan huomioon tullausarvoa määriteltäessä, EU-rajalle asti. DAP-toimitusehdossa myyjä maksaa rahdin, vakuutuksen ja muut kuljetukseen liittyvät kustannusten kulut, eikä näitä kuluja lisätä tullausarvoon. DDP-lausekkeessa myyjä maksaa rahdin, vakuutuksen ja tullimuodollisuudet nimettyyn määräpaikkaan, joten rahti- ja vakuutus

sisältyy tavarankuuppahintaan eikä lisäystä voi tehdä tullausarvoon. Tällaisessa tapauksessa DDP-toimituslausekkeen maahantuonnista kannetut verot saa vähentää kauppahinnasta. CPT-lausekkeen osalta myyjä maksaa rahdin sekä muut toimitukseen liittyvät kulut määräpaikkaan saakka. Nämä sisältyvät myös kauppahintaan, joten näitä ei lisätä tullausarvoon. Ostaja taas maksaa vakuutuksen, joka lisätään tullausarvoon. (Tulli 2024.) Erityisesti kannattaa huomioida, jos käytössä ovat CIF- ja FOB-toimituslausekkeet ja erityisesti silloin, kun toimitukset tapahtuvat Australiaan, Etelä-Afrikkaan, Kanadaan, Uuteen Seelantiin sekä Yhdysvaltoihin, koska näissä lausekkeissa ja maissa tullausarvon laskemisperiaatteet ovat arvopohjaisia. (Railas 2019, 232.)

5.3 Toimituslausekkeiden merkitys kirjanpidossa (IFRS)

Monissa yrityksissä toimituslausekkeet on tarkasteltu riskienhallinnan kannalta tai kirjanpidollisen merkityksen kautta. Pörssiyhtiöissä toimituslausekkeilla on erittäin tärkeä merkitys, koska toimituslausekkeet vaikuttavat siihen, miten tuotteet saa tulouttaa kirjanpitoon, ja tulokset tarkastelujaksolla riippuvat myyntisaamisten käsittelystä. (Railas 2020, 406.) Yrityksen kirjanpidossa toimitusajankohta voi olla varsin merkityksellinen, koska siinä tarkastellaan, milloin tavara siirtyy vaihto-omaisuuteen ja poistuu siitä sekä milloin tavarankuuppahinta myynti ja osto kirjataan tuloksi ja kuluksi (Railas 2020, 117). Kirjanpitolaki velvoittaa pörssiyhtiöitä noudattamaan kansainvälisiä raportointi standardeja EU-asetuksen mukaisesti. Pörssin ulkopuoliset yritykset voivat halutessaan soveltaa IFRS-standardeja, jos katsovat tämän tarpeelliseksi. Vuoden 2018 alusta lähtien on käytetty IFRS 15 -standardia, joka korvasi aiemman IAS-standardin. IFRS 15 -standardin mukaan tulojen kirjausajankohta määräytyy sen mukaisesti, milloin kauppatavarankuuppahinta siirtyy, kun taas IAS 18 -standardissa kirjausajankohta perustui siihen, milloin omaisuuserän riskit ja hyödyt siirtyivät. (Railas 2020, 119.)



KUVIO 14. Tulouttamisen viisi vaihetta (mukaihen Haaramo ym. 2018, 124).

Incoterms-säännöt eivät käsittele laskutusta muuten kuin siten, että jokaisen lausekkeen artikla A1-kohdassa myyjää vaaditaan toimittamaan tavarankuuppahinta ostajalle (Railas 2020, 118). Myyjän on

A1-artiklan mukaisesti toimitettava ostajalle kauppasopimuksen mukainen tavara ja kauppalasku sekä mahdolliset muut todisteet toimituksen suorittamisesta, mikäli sopimus näin vaatii (Railas 2020, 127). Myyntituotot kirjataan, kun myyjä on täyttänyt sopimuksensa mukaisen velvoitteensa, eli kun toimitus on saatu päätökseen. Tämä tapahtuu siinä vaiheessa, kun tavaran tai palvelun määräysvalta siirtyy ostajalle, joko tiettyä ajankohtana tai vähitellen ajan myötä. (Haaramo, Palmuaro & Peill 2018, 129.) IAS-kirjauskäytännön mukaan myyjä laskuttaa tavaran toimitushetkellä tai hyvin lähellä tätä ajankohdtaa. Esimerkiksi EXW-lausekkeen laskutuksen voi tehdä heti, kun asiakkaalle on ilmoitettu paketin olevan noutovalmiina. (Räty 2006, 92.) F-ryhmän lausekkeissa toimitus tapahtuu siinä paikassa, joka on sovittu myyjän ja ostajan välisessä Incoterms-lausekkeen paikkana. Toimitusajankohta eli laskutus hetki on se hetki, kun ostaja tai hänen edustamansa rahdinkuljettaja ottaa tavaran vastaan, ellei sopimuksessa ole mainittu muuta. C-ryhmän lausekkeissa toimitus katsotaan tapahtuneeksi, kun myyjän valitsema rahdinkuljettaja ottaa tavaran kuljetettavakseen. Tämä tapahtuu kuljetuksen lähtöpaikassa tai lähtösatamassa, joka on yhteisesti sovittu. D-ryhmän lausekkeissa toimitus tapahtuu siinä paikassa, josta myyjä ja ostaja ovat sopineet. Toimitusajankohta on se hetki, kun myyjän rahdinkuljettaja luovuttaa tavaran ostajalle. (Logistiikan maailma 2024e.)

6 HAASTATTELUTUTKIMUS

Wepropol-haastattelukyselyyn pyydettiin mukaan henkilöitä, jotka vastasivat kyseisenä aikana yrityksessä myynnistä tai hankinnoista, yhteensä noin 11 henkilöä. Haastattelun vastausprosentti oli 91 %, mikä mielestäni oli erittäin hyvä. Kysely sisälsi 20 kysymystä liittyen toimituslausekkeisiin ja vastauksen kirjaamiseen arvoitiin menevän aikaa n. 10–15 minuuttia. Kyselyyn annettiin viikon vastausaika ja vastaaminen oli täysin vapaaehtoista. Kyselyn tarkoituksena oli saada tietoa yrityksemme toimituslausekkeiden käytöstä, esim. millaiset asiat vaikuttivat siihen, mitä toimituslauseketta sopimuksella käytettiin ja miten toimituslausekkeitä osattiin yrityksessä hyödyntää.

6.1 Millaisia toimituslausekkeitä oli aiemmin käytetty? (Kysymykset 1–5)

Kyselyn ensimmäiset kysymykset 1–5 pyrkivät selvittämään, käytettiinkö toimituslauseketta myynnissä vai hankinnassa sekä millaisia lausekkeitä oli käytetty. Vastaajien koulutustaustaa tiedusteltiin myös, jotta tulisi ymmärrys toimituslausekkeiden käytön osaamistaidosta. 70 % vastaajista edusti myyntiä ja 30 % vastasi hankinnoista. Kyselyssä toimituslausekkeiden osalta 30 % vastaajista ilmoitti saaneensa koulutusta tai kouluttautuneensa itse, kun taas 70 % koki ei ollut saanut riittävää koulutusta. Toiveena oli, että kaikille myynnin ja hankinnan henkilökunnalle järjestettäisiin koulutusta tämän osalta. Toimitusehdoista käytetyimmät olivat Incoterms 2010 (33,3 %) sekä Incoterms 2020 (88,9 %). Finnterms-toimitusehtoa ei mainittu käytettävän, vaikka se on ollut myös vakiintuneesti käytössä. Vastanneista 60 % määritteli tuntevansa toimituslausekkeet melko hyvin, kun taas 30 % ei osannut sanoa mitään ja 10 % myönsi tuntevansa toimituslausekkeet erittäin huonosti. Toimituslausekkeiden käyttö koettiin helpoksi 40 %:n vastaajien mukaan, kun taas 60 % koki sen vaikeaksi. Erityisesti toivottiin selkeitä ohjeita siitä, mitä tietty toimituslauseke tarkoittaa ja miten niitä tulisi yrityksessä käyttää. Ongelmia myös koettiin, että asiakas oli laittanut omalle tilaukselle eri toimituslausekkeen, kuin miten se oli asiakkaalle tarjottu, myös tähän toivottiin tarkennusta, miten tulisi menetellä. Samoin koettiin ongelmaksi, jos toimittajan tarjouksella ei ollut toimituslauseketta mainittuna. Osa vastaajista käytti selkeästi vain muutamia valittuja toimituslausekkeitä ja koki tämän helpoksi.

6.2 Millaisia toimituslausekkeitä käytetään tällä hetkellä? (Kysymykset 6–8)

Kysymyksissä 6–8 pyrittiin tarkastelemaan syvemmin, mitä toimituslausekkeitä asiakkaiden ja toimittajien kanssa käytettiin yleisemmin. Pyrittiin myös löytämään vastaus tutkimuksen ydinkysymykseen: Miten toimituslausekkeitä käytetään tällä hetkellä? Kysymyksessä 6 vastaajilta kysyttiin eniten käytetyjä toimituslausekkeitä ja he saivat valita kolme yleisintä. Vastaukset olivat aika samoja, mitä järjestelmästä otetut tiedot antoivat ymmärtää. EXW- ja FCA-toimituslausekkeet olivat käytetyimpiä, sitten tuli DAP-lauseke ja lopuksi CPT- ja CFR-lausekkeet. CFR-lauseke on käytössä erityisesti hankinnan puolella. Mielenkiintoista oli tarkastella, miten toimituslauseketta mietittiin asiakkaan tai toimittajan kanssa yhteistyössä, johon kysymyksellä 7 haettiin ratkaisua. Vastanneista 50 % koki, että asiakas tai toimittaja voi määrittää toimitusehdon, eikä siihen voinut kovin itse vaikuttaa. 20 % myönsi tarkastelevansa toimituslausekkeen yhteistyössä, kun taas 40 % mainitsi, että toimituslauseke tarkastetaan oman yrityksen toimitusehtopolitiikan mukaisesti. Seuraavista vaihtoehtoista mikään ei saanut vastauksia; tavaran vaatimusten mukaan, kustannusten ja riskien siirtämisen mukaan, huolintaliikkeen suositusten mukaan tai muun vaihtoehdon mukaan. Kysyttäessä miten vastaajat kokivat voivansa vaikuttaa toimituslausekkeiden käyttöön, vastaukset vaihtelivat välillä 2–9, ja keskiarvo oli 5,3. Tämä viittaa siihen, että vastaajilla oli jonkin verran vaikutusvaltaa toimituslausekkeiden määrittämiseen, mutta ei kovin merkittävästi. Myös mediaaniarvo 5,0 tukee tätä havaintoa. Keskihajonta oli 2,7 mikä viittaa siihen, että vastauksissa oli suurta vaihtelua. Tämä puolestaan viittaa siihen, että osalla vastaajista oli vahvempi tunne vaikutusmahdollisuuksista, kun taas toiset kokivat vaikutusmahdollisuudet rajalliseksi.

6.3 Mihin kaikkeen toimituslause voi vaikuttaa? (Kysymys 9)

Kysymyksellä 9, pyrittiin tarkastelemaan vastaajien ymmärrystä ja tietoa siitä, mihin kaikkeen toimituslauseke vaikuttaa. Toimituslausekkeilla koettiin olevan vaikutusta moneen asiaan, mutta silti toimituslauseke ei vaikuta tavaranlaatuun eikä omistusoikeuteen, vaikka nämäkin vaihtoehdot olivat saaneet ääniä. Vastaajille oli osin epäselvää, kuka vastaa kuljetuksen tilaamisesta tai vienti- ja tuontihuolinnan järjestämisestä. Toimituslauseke määrittelee vastuut, mutta esimerkiksi EXW-lauseke, joka periaatteessa velvoittaa asiakkaan huolehtimaan kuljetusjärjestelyistä, voi johtaa siihen, että asiakas pyytää yritystämme hoitamaan tehtävän. Tällöin lauseke on edelleen pätevä, jos siitä sovitaan asiakkaan kanssa. Vienti- ja tuontihuolinta on myös yrityksessämme ulkoistettu huolintaliikkeelle, joten tätä emme itse tee kuin poikkeustapauksissa.

TAULUKKO 5 Vastaukset haastattelukysymykseen 9.

	n	Prosentti
Kauppasopimus	7	70,0%
Tuotteen hinta	7	70,0%
Kuljetussopimus	6	60,0%
Vakuutukset	5	50,0%
Kustannusten jakautuminen	8	80,0%
Laatu	1	10,0%
Tavaran pakkaus kuljetusta varten	6	60,0%
Kuljetusasiakirjat	5	50,0%
Toimituksen myöhästyminen	4	40,0%
Toimituksen tuhoutuminen	5	50,0%
Tavaran omistusoikeus	5	50,0%
Vaaran ja riskin siirtymisen vastuuasiat	6	60,0%
Vienti ja tuontiselvitykset/tullaukset	4	40,0%
Satamakulut	4	40,0%
Varastointikulut	2	20,0%
Tavarantarkastus	3	30,0%
Kauttakulku muodollisuudet	3	30,0%
Tavaran lastaus ja purkaminen	7	70,0%
Huomaatko muita asioita?	1	10,0%

Lisättekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot	Teksti
Huomaatko muita asioita?	Kuka tilaa kuljetuksen, kuka tilaa/ hoitaa vientihuollinnan ja tuontihuollinnan

6.4 Onko toimituslausekkeiden osalta tullut esille erityisiä huomioita? (Kysymykset 10–13)

Kysymyksillä 10–13 pyrittiin tarkastelemaan, tuleeko esille jotain erityisiä maita tai toimitusehtoja, joiden osalta tulisi jatkossa tarkastella ohjeistusta tarkemmin. Myynnin puolella oli ilmennyt maita, joiden osalta D-alkuiset toimitusehdot olivat toivottuja, ja yksi tällainen maa oli Saksa. Samoin hankintojen osalta Kiinasta Suomeen toimitettiin mieluiten CIF-lausekkeella, ja myös Intiassa oli vaadittu tiettyjä lausekkeitä. Osalla vastaajista oli käsitys, että tietyn toimituslausekkeen käytössä voisi olla haasteita eri maissa, riippuen kunkin maan laeista. Tähän liittyen 40 % vastaajista oli samaa mieltä, kun taas 60 % ei kokenut asian olevan merkittävä. Vastaajista myös 40 % tiesi myös, että haasteellisia toimituslausekkeitä olivat myynnin osalta DDP, DAP ja DDU. D-lausekkeen ymmärrettiin vaikuttavan lähetyspäivän määrittämiseen, mikä tekee lähetyspäivän arvioinnin vaikeammaksi. Samoin D-lausekkeiden vastuut, velvollisuudet ja kustannukset tuotiin esille ja ymmärrys, että nämä lausekkeet ovat yritykselle haastavimpia. Kysymyksessä 13 selviteltiin, oliko toimituslausekkeisiin tarvinnut tehdä lisäyksiä tai selvennyksiä. Ainoastaan 10 % vastaajista oli tehnyt lisäyksiä mm. selvennyksiä rahdin maksajasta ja huolintaliikkeestä.

6.5 Toimituslausekkeiden tuntemusten tarkastelu (Kysymys14–15)

Kysymyksen 14 avulla yritettiin selvittää toimituslausekkeiden tietämystä DAP-, CTP- ja DDP-toimituslausekkeiden osalta. Kysymyksessä kysyttiin, mitä kuluja tulisi mahdollisesti huomioida tuotteen hintaan, kun näitä lausekkeitä käytetään. Tietämys oli lopulta mielestäni kaikilla hyvällä tasolla. Ainoastaan lastauksen purkamisen osuus olisi kuulunut kaikissa ostajan tehtäväksi. Samoin CTP-lausekkeen tuontikulut olivat osin ymmärretty virheellisesti. Kukaan ei ollut myöskään huomionnut CTP-lausekkeen kauttakulusta aiheutuvia kustannuksia, terminaalimaksuja tai huolintaliikkeen polttoaine- tai muita lisäkuluja. Alla olevassa kuvassa vihreällä osalla, näkyy myyjän vastattavaksi tulevat kustannukset, kun taas punaisella olevat ovat ostajan kustannukseen kuuluvia kuluja. Mikään näistä lausekkeista ei vaatinut vakuutuksen ottamista, mutta tavarat ovat myyjän vastuulla, joten se olisi hyödyksi, jos tavaralle matkan aikana sattuu vahinko. Lausekkeet eroavat toisistaan, ainoastaan erilaisten vastuiden osalta esim. CTP-lausekkeessa, kuljetuksen aikainen vastuu on ostajalla, vaikka kuljetuksen maksaa myyjä.

TAULUKKO 6, Vastaukset haastattelu kysymykseen 14.

	DAP	CTP	DDP
a) Pakkauskulut	66,7 %	40,0 %	80 %
b) Lähtömaan lastauskulut	66,7 %	20,0 %	80 %
c) Toimituskulut	100 %	80,0 %	100 %
d) Vientitulli, verot & mahdollinen turvallisuusselvitys	50 %	20,0 %	80 %
e) Vakuutus	50 %	40,0 %	80 %
f) Mahdollinen satamakulu lähtöterminaalimaksu	50 %	20,0 %	40 %
g) Mahdolliset kauttakulkumuodollisuudet	33,3 %	0 %	40 %
h) Määränpään lastauskulut (Perillä)	33,3 %	0 %	40 %
i) Määränpään terminaalimaksut	50 %	0 %	40 %
j) Huolintaliikkeen polttoaineverot ja muut ylimääräiset kulut mm.	33,3 %	0 %	40 %
k) Tuontitulli, verot & mahdollinen turvallisuusselvitys	0 %	20 %	40 %
Jotain muuta, mitä?	0 %	20 %	0 %

Liittyen kohtaan 14, myös kysymyksessä 15 selviteltiin, lasketaanko DAP-, CPT- ja DDP-toimituslausekkeiden osalta, joissa myyjänä vastaamme mm. kuljetuskustannuksista, reklamaation mahdollisuuden liittyvää kustannusta. Osa vastanneista mainitsi, että ei käytä kyseisiä toimituslausekkeitä, ja samoin osa oli sitä mieltä, että laadun tulee olla niin hyvää, ettei reklamaation tarvetta asiakkaalle tule. Reklamaation varalle ei siis laskettu erillistä lisää tuotteen hintaan.

6.6 Kustannusten tarkastelu myyntitarjoukselle (Kysymys16–18)

Kysymyksillä 16–18 pyrittiin selvittämään, osaavatko vastaajat tarkastaa yrityksemme huolintaliikkeiden hintoja. Vastaajista 60 % osasi tarkistaa hinnat, mutta 40 % ei tiennyt, mistä hintoja voisi itse tarkistaa. Tarvittaessa logistiikkaosastoa oli pyydetty tarkistamaan hintoja. Ostajat saattoivat pyytää myös itse tarjouksia huolintaliikkeiltä. Eräs kommentti oli, ettei asia kuulu omaan vastuualueeseen, joten kysely saattoi olla osoitettu henkilölle, joka ei toiminut tällä vastuualueella. Yrityksemme käytössä olevan huolintaliikkeen sopimushinnoista tiesi vain 20 %, ja vastaajista 80 % ei tiennyt olemassa olevasta sopimushinnastosta. Tämän suhteen tietoa tulisi jatkossa jakaa enemmän. Toimituslausekkeiden tärkeyteen kiinnitettiin tarpeeksi huomiota 40 % vastaajien osalta, kun taas 60 % olisi toivonut tarkempaa huomioimista näiden osalta.

6.7 Miten varmistetaan, että sovittu toimitusehto tulee käyttöön? (Kysymys 19)

Kysymyksellä 19 haluttiin selvittää, miten tarjottu toimitusehto hyväksyttiin ja otettiin käyttöön esim. myyntitilauksella tai hankinnoissa ostotilauksella. Vastaaminen tähän oli vapaamuotoista ja tähän saatiinkin erilaisia vastauksia mm.

TAULUKKO 7. Vastaukset haastattelukysymykseen 19

1.	Toimitusehto on mainittu tarjouksella. Tilauksen tullessa toimitusehto on hyväksytty.
2.	Tilausvahvistuksesta.
3.	Viimeisenä toimitetulla vahvistuksella (osto/myynti) tulee näkyä toimitusehto, ja tämä hyväksytään, jos vastapuoli ei esitä eriävää mielipidettä. Esim. Asiakkaan tilauksella DAP, ja tämä vahvistetaan FCA. Jos asiakas ei kommentoi FCA vahvistukselle mitään, niin tämä on hyväksytty.
4.	Sovittu toimitusehto on asiakkaan perustiedoissa.
5.	Koulutuksen avulla.

Uskon, että tämän suhteen monessa yrityksessä on ongelmia, koska esim. tieto ei välttämättä kulje myyjän ja ostajan väliltä tilausten käsittelyyn saakka. Asiakas tai toimittaja saattaa myös käyttää omaa tilauspohjaa, jossa on heidän oma käytössensä oleva toimituslauseke, ja se on saatettu unohtaa muuttaa tarjotun toimituslausekkeen mukaiseksi. Mitä enemmän tilausketjun välissä on tilausten käsittelijöitä sitä enemmän myös virheiden mahdollisuus kasvaa, jos ei ole selkeitä työtapoja ja oikeanlaista ti-

lausten käsittelyn prosessia. Nykyään näitä virheitä pyritään korjaamaan siten, että käytetään asiakkaiden ja toimittajien omia portaalreja, jonne tarjoukset tehdään suoraan, ja sitä kautta ne generoidaan tilauksiksi.

6.8 Vastaajien vapaa kommentointi kyselyn lopussa (Kysymys 20)

Kysymys 20 antoi vastaajille mahdollisuuden jakaa omia mielipiteitään kysymysten läpikäynnin jälkeen. Toimituslausekkeisiin liittyen esitettiin toiveita ja ajatuksia, ja vastauksista ilmeni yleinen tarve selkeille toimintaohjeille sekä koulutukselle.

TAULUKKO 8. Haastattelukyselyn vapaa kommentointi.

1.	Selkeät pelisäännöt, mitä toimituslauseketta tulisi käyttää missäkin tilanteessa.
2.	Kotimaan kuljetusten osalta nämä ovat selkeitä ja helpohkosti hallittavissa, mutta ulkomaan toimitusten osalta on syytä olla tarkkana niin myynnin kuin hankinnan osalta.
3.	Tärkeitä asioita ja meillä ei ole näihin kovasti kiinnitetty huomiota.
4.	Lisäkoulutus on paikallaan.
5.	Koulutusta mitä toimituslausekkeita käytetään missäkin tilanteissa ja miksi. Lisäksi ohjeistusta miten esim. mahdolliset lisäkulut olisi syytä laskea tuotteeseen DAP- ja DDP-toimituslausekkeiden osalta.

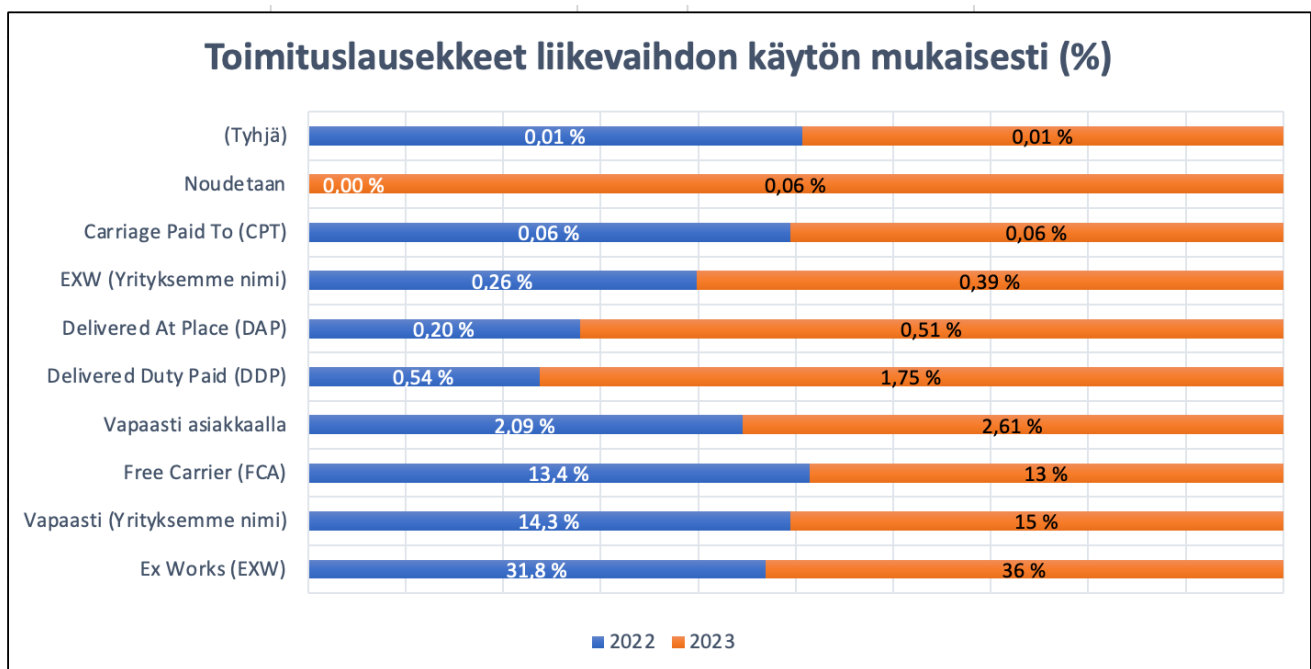
6.9 Vastaajien vapaa mielipide kyselystä

Kysely koettiin erittäin hyväksi hyödylliseksi ja kattavaksi. Erityisesti toivottiin toimituslausekkeisiin liittyvää koulutusta joko sisäisesti tai ulkoisesti sekä myynnin että hankintojen tueksi. Kysely korosti koulutustarpeen merkitystä toimituslausekkeiden käytössä, ja tässä nähtiin kehitettävää yritykssämme. Joissain vastauksissa vastaaja ei ollut täysin ymmärtänyt kysymyksen tarkoitusta. Esimerkiksi miten varmistetaan, että tarjottu toimitusehto hyväksytään ja otetaan käyttöön myyntitilauksella. Vastaaja pohti, viittaako kysymys asiakkaan hyväksyntään yrityksen sisäiseen prosessiin. Tässä olisi ollut syytä tarkentaa kysymystä, sillä tarkoituksena oli kattaa molemmat näkökulmat, sekä myynnin että hankinnan osalta. Alkuperäinen ajatus oli varmistaa, että sovittu toimituslauseke pysyy käytössä ja tilausprosessissa noudatetaan asiakkaan kanssa sovittuja ehtoja.

7 OPINNÄYTETYÖN TULOKSET

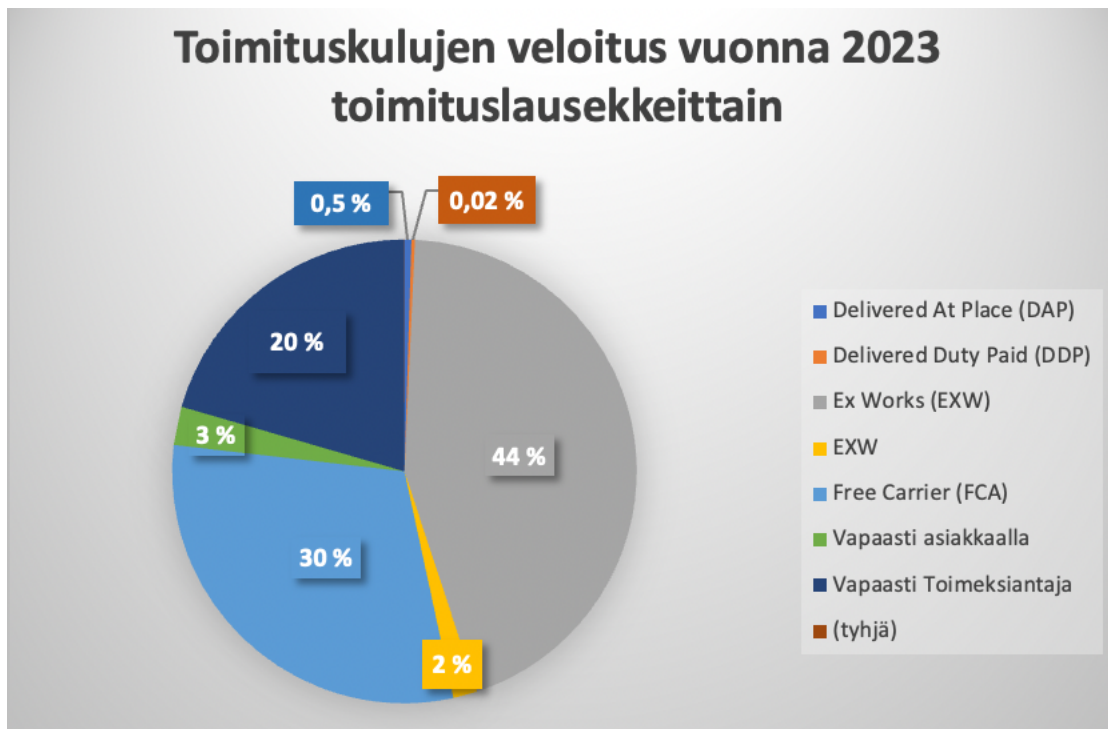
7.1 Empiirinen nykytilan tarkastelu

Tuloksia tarkasteltaessa toiminnanohjausjärjestelmään oli aikojen saatossa generoitu monia eri toimituslausekkeitä. Yrityksessä oli kuitenkin toimituslausekkeitä tarkasteltu jo aiemminkin ja niitä oli huomattavasti selkeytetty ja vähennetty, mutta silti toimituslausekkeet oli osin väärin määritelty, ilman paikkakuntaa ja oikeanlaista Incoterms-muotoa. Alla olevaan taulukkoon tarkasteltiin, millaisia toimituslausekkeitä oli käytetty kahden eri vuoden aikana (TAULUKKO 15). Lausekkeitä oli yhdeksän eri muotoa ja 0,01 % toimituksista oli päässyt läpi järjestelmästä ilman lausekemääritelmää. Incoterms- ja Finnterms-lausekkeet olivat käytetyimmät, joista Incoterms EXW -lauseke käytetyin, samoin Finntermsin vapaasti-lauseke, joka osin vastaa Incoterms FCA -lausekettä. Nämä ovatkin myyjän kannalta helpoimpia lausekkeitä. EXW-lauseke on ns. tuotteen hintalauseke. FCA-lausekkeeseen myyjän tarvitsee lisätä ainoastaan oman toimipisteen kuljetuspaikan lastauskulut sekä vientiselvitys kulut.



KUVIO 15. Toimituslausekkeet vuodelta 2022–2023 liikevaihtoa kohden.

Toimituskuluja oli veloitettu osin toimituslausekkeiden määritelmän osalta virheellisesti. Tässä saattaa olla syynä, että kauppasopimuksella on sovittu käytettävän tiettyä lauseketta, ja silti poikkeavasti asiakkaan kanssa sovittu, että kuljetuskustannukset voidaan veloittaa asiakkaalta. CPT-lauseketta ei näy ollenkaan (KUVIO 16), koska sille ei ole veloituksia tehty. Rahtikulut kuuluvat tässä lausekkeessa myyjän maksettavaksi.



KUVIO 16. Toimituskulujen veloitus vuonna 2023 toimituslausekkeittain.

7.2 Opinnäytetyön toiminnallinen osuus

Osana opinnäytetyön tarkoitusta oli harmonisoida yrityksen toimituslausekkeiden käyttö Incoterms 2020 -lausekkeiden mukaiseksi. Opinnäytetyön aikana Incoterms 2020 -lausekkeet päätettiin ottaa heti käyttöön niin ulkomaisille asiakkaille, kuin myös kotimaisillekin asiakkaille. Tällä tavoin voitiin poistaa vanhat Finnterms-toimituslausekkeet järjestelmästä. Järjestelmään oli aiemmin kertynyt eri muodossa olevia, mutta silti samaa tarkoittavia toimituslausekkeita, ja nämäkin yhdistettiin ja ajettiin massa-ajona samaa tarkoittavan toimituslausekkeen alle. Esimerkiksi FCA-lausekkeesta oli järjestelmässä aiemmin olemassa muoto, Free Carrier (FCA) sekä vapaasti Tekniseri Oy, nämä muutettiin muotoon FCA, Incoterms 2020. EXW-lausekkeesta oli EX Works (EXW) ja EXW-lauseke, ja nämä muutettiin samoin lausekkeeksi EXW, Incoterms 2020. Vapaasti asiakkaalla-lauseke muutettiin DAP,

Incoterms 2020 -lausekkeen alle. Tämän harmonisoinnin avulla, eri raportteja on selkeämpi tarkastella toimituslausekkeiden kustannusten osalta. Opinnäytetyön pohjalta on myös tehty erillinen ohje, jonka avulla myyjät ja ostajat pystyvät helposti tarkistamaan yrityksen jatkossa käytössä olevat toimituslausekkeet sekä niiden vastuut, riskit ja velvollisuudet. Opinnäytetyön perusteella ohjeistetaan ja tullaan yrityksessä myynnin osalta käyttämään seuraavia Incoterms 2020 -toimituslausekkeitä EXW, FCA ja CTP. Mikäli asiakas vaatii D-alkuisen toimituslausekkeen, tämä tarkastetaan ja se katselmoidaan erillisen ohjeistuksen myötä. Hankintoihin ohjeistetaan ostajaa selvittämän mahdollisuutta käyttää toimittajan kanssa DDP-, DPU-, DAP-, CPT- ja CFR-toimituslausekkeitä. Poikkeavat ja arvokkaat toimitukset tarkastetaan aina tapauskohtaisesti, myös vakuutusten osalta. Toimituslausekkeet ja uusi ohjeistus tullaan esittämään myöhemmin Teams-videokokouksen kautta kaikille halukkaille, jotka haastattelukyselyssä olivat mukana.

7.3 Tulosten analysointi ja johtopäätökset

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten toimeksiantajayrityksessä käytetään toimituslausekkeitä tällä hetkellä ja tulisiko lausekkeiden käyttöä edelleen selventää ja tarkentaa. Haastattelukyselyn sekä yrityksen toiminnanohjausjärjestelmästä tarkastetun tiedon perusteella toimituslausekkeiden käyttöön tarvitaan uudenlaista ohjeistusta, koulutusta ja selvennystä lausekkeiden käyttöä varten. Haastattelussa esiin nousi selvästi se, että noin puolet vastaajista hallitsi toimituslausekkeet vahvemmin, kun taas puolet vastaajista koki epävarmuutta eri lausekkeiden käytössä. Asiakkaan ja toimittajan vaikutus toimituslausekkeiden käyttöön oli merkittävä, sillä 50 % vastaajista koki, että asiakas tai toimittaja päätti käytettävästä toimituslausekkeesta. Katselmointia asiakkaan kanssa yhteistyössä teki 20 % vastaajista, kun taas 40 % vastaajista kertoi käyttävänsä yrityksen toimitusehtopolitiikka. Kyselyssä tuli esille, että toimituslausekkeista laskettiin osin kuluja tuotteen hintaan, mutta on haasteellista käytännössä todentaa, toteutuuko asia käytännössä. Samoin erillisiin reklamaatioihin ei ollut varauduttu tuotteen hinnassa. Yllättävää oli, että 80 % vastaajista ei tiennyt yrityksen huolintaliikkeen sopimushinnastosta ja sitä, miten voisi tarkistaa hinnan sieltä toimituskuluille, jos esimerkiksi toimitus olisi ollut yrityksemme kustannuksella ja se olisi pitänyt arvioida tarjoukselle. Toimituskulujen arviointiin pyydettiin apua logistiikkaosastolta. Haastattelussa nousi esiin koulutuksen tarpeellisuus, sekä toive selkeästä ohjeistuksesta ja yhtenäisestä linjauksesta toimituslausekkeiden käyttöön tulevaisuudessa. Tällä hetkellä näytti olevan täysin erilaisia käytäntöjä siinä, miten toimituslausekkeitä käytettiin ja osa myyjistä ja ostajista käytti vain tiettyjä toimituslausekkeitä ja koki että se oli helppoa.

7.4 Tulevat toimenpiteet

Toimituslausekkeet saatiin harmonisoitua järjestelmään ja tulevaisuudessa tämä auttaa tarkastelemaan raportteja helpommin. Toimituslausekkeiden oikeaoppinen kirjaus toiminnanohjausjärjestelmään jäi vielä vähän kesken, koska tällä hetkellä toiminnanohjausjärjestelmään olisi haasteellinen saada toimituspaikkakunta. Tämän selvittely jää yrityksen IT-henkilöstölle selvitettäväksi myöhemmälle ajankohdalle. Tällä hetkellä yrityksellä on eri toimipisteitä ja saman asiakkaan tilauksella saattaa olla kahden eri toimipisteen tuotteita, joten tällä hetkellä toimituslausekkeet kirjattiin muotoon, esim. EXW-toimituslauseke on jatkossa, ”EXW, Incoterms 2020”. Myyjän vastuulle jää selventää ostajalle, että esim. EXW-lausekkeen osalta tarkoitetaan yrityksemme ko. toimipistettä. Toivottavasti tähän keksitään ratkaisu ja toimituslausekkeet onnistuttaisiin tulevaisuudessa kirjaamaan järjestelmään niiden oikeassa muodossa, jossa tulee näkyä oikea Incoterms-lyhenne kokonaisuudessaan sekä tarjouksella sovittu paikkakunta. Tietyissä tapauksissa tämä voi tuoda toimituskuluihin säästöjä.

Asiakkaiden toimituslausekkeet tarkastetaan vastaamaan voimassa olemassa olevia sopimuksia. Olen tehnyt tätä työtä tilausten käsittelyssä koko opinnäytetyöprosessin ajan, mutta tarkastustyötä on tarpeen jatkaa myös tulevaisuudessa. Tarvittaessa asiakkaan kanssa katselmoidaan muutokset, tämä tehdään yhteistyössä asiakkaiden vastuumyyjien kanssa, mahdollisesti seuraavan sopimustarkastuksen yhteydessä. Varmistetaan, että tarjous ja tilaus ovat kuten sovittu ja käytäntö toimii tämän mukaisesti, eli myös laskulla ja läheteellä tulee olla oikea toimitusehto. Jos tarjouksella ja sopimuksissa on esim. EXW, tulee toimituslausekkeen olla järjestelmässä EXW siitäkin huolimatta, että asiakas käyttäisi toimitukseen omaa kuriiria, koska FCA-lausekkeessa myyjä vastaisi muutoin tulliselvityksen kuluista.

Tämän opinnäytetyön osalta pidettiin Teams-tilaisuus, jossa tarkasteltiin toimituslauseet uuden työohjeen pohjalta koko myynti- ja ostohenkilökunnan kanssa. Tilaisuudessa kävimme läpi myös aiemmin haastattelussa esille tulleita ongelmia. Tulevaisuudessa on myös hyvä jatkaa koulutusta toimituslausekkeiden osalta ja varsinkin seurata uusien Incoterms 2030 -lausekkeiden mukana tulevat muutokset.

8 POHDINTA

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää ja analysoida Incoterms 2020 -toimituslausekkeiden käyttöä ja vaikutuksia toimeksiantajayritys Tekniseri Oy:ssä. Yrityksen toiminta kansainvälisillä markkinoilla edellyttää toimituslausekkeiden tehokasta hallintaa, ja työn taustalla oli tarve harmonisoida käytössä olevat lausekkeet vastaamaan uusia Incoterms-sääntöjä. Lisäksi tarkoituksena oli luoda ohjeistus lausekkeiden käyttöön sekä selkeyttää niiden vaikutuksia tilaus- ja toimitusketjuun, riskienhallintaan ja kirjanpitoon. Työn aihe liittyi suoraan omaan ammattiosaamiseeni ja se tarjosi mahdollisuuden syventyä käytännön työssä tärkeisiin prosesseihin entistä laajemmin.

Haastattelukyselyn laatiminen ja toteuttaminen oli erityisen opettavainen prosessi. Kyselyn luomiseen käytin Webropol-kyselyohjelmaa, johon perehdyin ennen kyselyn laatimista. Kysymysten muotoilu vaati perusteellista tutustumista aiheeseen, jotta sain kyselyllä kerättyä tarvittavat tiedot. Aineiston keräämisen ohella erityisen haastavaa oli yrityksen toiminnanohjausjärjestelmässä olevien toimituslausekkeiden harmonisointi. Vanhojen ja uusien lausekkeiden vertailu vaati tarkkaa perehtymistä sekä huolellista suunnittelua, sillä historiatietoja ei voitu poistaa käytöstä. Harmonisointia varten laadin Excel-siirtoraportin, jossa ilmoitin, mitä lausekkeitä tulee muokata ja miten ne voidaan päivittää. Uusien toimituslausekkeiden tiedot ajettiin massa-ajona järjestelmään IT-vastuuhenkilön toimesta. Tästä ajosta on jätetty yritykselle raportti, mikäli joskus sitä tarvitsee tarkastella tai palauttaa vanhoja tietoja takaisin. Loput asiakkaat tarkastettiin manuaalisesti oman listan mukaan.

Lopuksi laadin toimituslausekkeiden käyttöön liittyvän ohjeen sekä PowerPoint-esityksen, jota käytin opinnäytetyön lopullisessa esityksessä. Tällä tavoin minulla oli ohjeiden valmistamiseen kaikki tarvittava tieto ja taito. Opinnäytetyössä laadittu ohje jää yrityksen sisäiseen käyttöön, eikä sitä julkaista osana opinnäytetyötä. Opinnäytetyö tarjosi minulle mahdollisuuden syventyä toimituslausekkeisiin käytännönläheisesti ja kehittää osaamistani monipuolisesti. Aiheen haastavuus opetti minulle projektinhallintaa ja uusien työkalujen käyttöä sekä vahvisti ymmärrystäni toimitusketjun hallinnan vaikutuksista yrityksen toimintaan. Olen tyytyväinen lopputulokseen ja siihen, että työni tulokset tuovat konkreettista hyötyä toimeksiantajalle. Lopuksi haluan kiittää Logistiikan maailmaa ja Rautauoman säätiötä siitä, että sain hyödyntää heidän materiaalejaan omassa opinnäytetyössä sekä avusta aineiston hankinnassa.

LÄHTEET

- Carlsson, M. Fogelholm, C. Herler, C. Krook, Å. Lindqvist, A. Merikalla-Teir, H. Syrjänen, J. Tuominen, S. & Weissenberg, U. 2014. *Sopimusriskit*. Ensimmäinen painos. Helsinki: Sanoma Pro Oy.
- European Commission. 2024. *Tavaroiden vientiä koskeva opas*. Saatavissa: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/fi/content/tavaroiden-vientia-koskeva-opas>. Viitattu 5.10.2024.
- Euroopan unioni. 2024. *Alv-numeron tarkistaminen (VIES-järjestelmä)*. Saatavissa: https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/check-vat-number-vies/index_fi.htm. Viitattu 5.10.2024.
- Tullilaki 304/2016. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2016/20160304>. Viitattu 5.10.2024.
- Haaramo, V. Palmuaro, S. Peill, E. 2018. *Pörssiyrityksen tilinpäätös*. Helsinki: Alma Talent.
- Hakapää, S. Huhtala, H. Johansson, A. Lindholm, M & Paavolainen, J. 2016. *Kansainvälinen arvonlisäveroitus – Esimerkkitapauksia suomalaisen yrityksen näkökulmasta*. Kauppakamari. Ensimmäinen painos. Helsinki: Hansaprint Oy.
- ICC. 2019. *Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC) - ICC rules for the use of domestics and international trade terms*. Helsinki: Keskuskauppakamarin Palvelu Oy.
- IFRS. 2024. *The International Financial Reporting Standards Foundation*. Saatavissa: <https://www.ifrs.org/about-us/who-we-are/>. Viitattu 30.11.2024
- Juvonen, M. Koskensyrjä, M. Kuhanen, L. Kämppi, P & Talala, T. 2023. *Yrityksen riskienhallinta*. 3. päivitetty laitos. Helsinki. Aalto University Executive Education. Saatavissa: <https://www.el-library.com/reader/9789526659039/preview>. Viitattu 20.8.2024.
- Kananen, J. 2009. *Vientikaupan maksuliikenne ja rahoitus*. Tampereen yliopistopaino Oy: Tampere.
- Kauppalehti. 2024. *Yrityshaku, Tekniseri Group Oy*. Saatavissa: <https://www.kauppalehti.fi/yritykset/yritys/tekniseri+group+oy+konserni/22375794>. Viitattu 7.9.2024.
- Logistiikan Maailma. 2024a. *Finnterms*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/finnterms/>. Viitattu 25.4.2024.
- Logistiikan Maailma. 2024b. *Muut toimituslausekkeetkokoelmat*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/muut-toimituslausekkeetkokoelmat/>. Viitattu 25.4.2024.
- Logistiikan Maailma. 2024c. *Kauppasopimus ja logistiikka*. Saatavissa: https://www.logistiikanmaailma.fi/wp-content/uploads/2024/01/Logistiikan-Maailma_-_Incoterms2020-tiivis-2024-01-15.pdf. Viitattu 25.4.2024.
- Logistiikan Maailma. 2024d. *Rahdinkuljettajien enimmäisvastuut sekä reklamaatio- ja vanhentumisaajat*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/vakuutukset/kuljetusvastuuvakuutus/rahdinkuljettajan-rajoitettu-vastuu/>. Viitattu 20.8.2024.

- Logistiikan Maailma. 2024e. *Toimitus*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimitus-ja-omistusoikeuden-siirtyminen/>. Viitattu 25.8.2024.
- Logistiikan Maailma. 2024f. *Kauppasopimuksessa sovittavia asioita*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/>. Viitattu 25.4.2024.
- Logistiikan Maailma. 2024g. *Arvonlisäverojärjestelmä*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/arvonlisaverojarjestelma/>. Viitattu 5.10.2024.
- Logistiikan maailma. 2024h. *Kauppa ja tullaus*. Saatavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/>. Viitattu 2.12.2024.
- Purola, N. 2024. Henkilökohtainen tiedonanto, DHL Global Forwarding. Yksityinen sähköposti. 4.9.2024. Viestin saaja Jaana Ollikainen.
- Railas, L. 2020. *Incoterms® 2020 Käyttäjän käsikirja*. Ensimmäinen painos. Helsinki: Helsingin Kamari Oy.
- Räty, A. 2006. *Incoterms, kauppatavarat ja toimituslausekkeet*. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys Ry.
- Räty, A. 2019. *Incoterms 2020. Mitä Uutta?* Saatavissa: <https://varova.fi/wp-content/uploads/2022/08/Incoterms2020Luentomateriaali.pdf>. Viitattu 8.7.2024.
- Supply Chain Game Changer TM. 2024. *Incoterms® Rules. Chart of responsibilities and transfer of risk*. Saatavissa: <https://supplychaingamechanger.com/what-are-incoterms/>. Viitattu 2.8.2024.
- Tekniseri Oy. 2024. Tekniseri Oy:n kotisivu. Saatavissa: <https://tekniseri.fi>. Viitattu 7.9.2024.
- Tulli, 2024. *Incoterms 2020 -toimituslausekkeet*. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritykset/yrityksen-asiointi/tulli-ilmoitusten-koodit/incoterms>. Viitattu 17.9.2024.
- Vilkkä, H. 2021. *Näin onnistut opinnäytetyössä: Ratkaisut tutkimuksen umpikujiiin*. Jyväskylä: PS-kustannus.
- United Nations, 2024. *United Nations commission on international trade law*. Saatavissa: <https://uncitral.un.org/en/content/homepage>. Viitattu 31.7.2024.

