

Joni Tapio

## **MAAHANTUONTIYRITYKSEN TOIMINTAOHJE**

# **MAAHANTUONTIYRITYKSEN TOIMINTAOHJE**

Tapio Joni  
Opinnäytetyö  
Kevät 2017  
Kone- ja tuotantotekniikan koulutusohjelma  
Oulun ammattikorkeakoulu

# TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu  
Kone- ja tuotantotekniikka, tuotanto ja logistiikka

---

Tekijä: Joni Tapio  
Opinnäytetyön nimi: Maahantuontiyrityksen toimintaohje  
Työn ohjaaja: Hannu Päätalo  
Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: kevät 2017 Sivumäärä: 47 + 4 liitettä

---

Opinnäytetyön tarkoituksena on toimia säännöllistä maahantuontia suunnittelevan yrityksen toimintaa ohjaavana oppaana. Työn tarkoituksena on antaa yritykselle kattava tietopaketti maahantuontiin liittyvistä toimenpiteistä ja osapuolten välisistä vastuista ja velvollisuuksista.

Työn teoriaosuus on kolmiosainen. Ensimmäinen osa kuvaa tarjousta ja sopimusta. Osioissa käydään myös läpi tavarantoimittamisen yhteydessä solmittavia sopimuksia. Toisessa osassa keskitytään arvonlisäverotuksen ja maahantuontin menettelyihin sekä tullin toimintaan osana yhteiskuntaa ja maahantuontitapahtuman osapuolena. Kolmannessa osassa esitetään tilaustapahtuman osapuolet ja niiden tehtävät. Pääpaino osiossa on omistettu huolitsijalle, jonka rooli tilaustapahtumassa on olennaisessa osassa varsinkin maahantuontia aloittelevan yrityksen toiminnassa.

Työn toiminnallinen osio kuvaa maahantuontitapahtuman yksittäisen toimijan näkökulmasta. Esimerkin tarkoituksena on havainnollistaa tapahtuman kustannukset, jotta tulevaisuudessa tehtävien tilauksien osalta voidaan toimia kustannustehokkaammin.

Työn lopputuloksena saatiin aikaiseksi kansainvälistä kauppaa suunnittelevalle yritykselle laaja ja usean aihealueen kattava kirjallinen ohjeteos. Työn tavoitteena oli selkeyttää ja havainnollistaa ulkomaankauppataapahtuman monimutkaista kokonaisuutta. Työ tarjoaa hyvät perustiedot kansainväliseen kauppaan liittyvistä sopimuksista ja sopimuksen alaisista toimijoista.

---

Asiasanat: kauppasopimus, tarjous, arvonlisäverotus, maahantuonti, tulli, huolinta

## ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences  
Mechanical and Production Engineering, Production and Logistics

---

Author: Joni Tapio

Title of thesis: Code of Conduct for Importer

Supervisor: Hannu Päätaalo

Term and year when the thesis was submitted: spring 2017 Pages: 47 + 4 appendices

---

The main purpose of this thesis is to introduce importing, valued added tax standards, contract and offer.

Theoretical part is divided to three sections. First section is about contract and offers. Section includes theoretical aspect of bill of sales, terms of payment and terms of delivery which are important part of transporting. Second section focused basics of valued added tax standards, importing and customs. Third section describes obligations and responsibility of members about importing.

Functional part of thesis is example of basic importing situation. It includes cost of importing for example price of products, freight cost, VAT, customs duties and freight forwarders reward.

The thesis is compact package of information for company who plan to start importing.

---

Keywords: bill of sale, offer, value added tax, import, customs, freight forwarder

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ABSTRACT	4
SISÄLLYS	5
SANASTO	7
1 JOHDANTO	8
2 TARJOUS JA SOPIMUS	9
2.1 Tarjous	9
2.2 Sopimus	10
2.3 Tuontiin liittyvät sopimukset	12
2.3.1 Kauppasopimus	12
2.3.2 Kuljetussopimus	13
2.3.3 Ulkomaankaupan maksuehdot ja tavat	14
2.3.4 Shekki	16
2.3.5 Maksumääräys	17
2.3.6 Remburssi	18
2.4 Incoterms	20
3 ARVONLISÄVEROTUS, MAAHANTUONTI JA TULLI	24
3.1 Arvonlisävero	24
3.2 Maahantuonti	26
3.3 Tulli	27
3.3.1 EU:n tullijärjestelmä	28
3.3.2 Tulli tavaran maahantuonnissa	28
3.4 Merikuljetus, kappaletavaran kuljetus ja satama	31
4 TOIMIJAT	34
4.1 Osapuolet ja vastuut	34
4.2 Huolitsija	36
4.2.1 Pohjoismaiset speditööriehdot	38
4.2.2 Maahantuotavan kontin huolintaprosessit ja konttiehdot	38
5 ESIMERKKI KONTIN TILAUKSESTA JA KUSTANNUKSISTA	42
6 YHTEENVETO	45
LÄHTEET	46

## LIITTEET

Liite 1 Kauppasopimuksen sisältö

Liite 2 Incoterms-toimituslausekkeet

Liite 3 Incoterms-kuva

Liite 4 Kauppasopimus

## SANASTO

AVL	arvonlisäverolaki
CISG	convention on contracts for the international sales of goods, YK:n kansainvälinen kauppalaki
EU	Euroopan unioni
EDI	electronic data interchange, organisaatioiden välinen tiedonsiirto
KvKauppaL	laki kansainvälisluontoiseen irtainten esineiden kauppaan sovellettavasta laista
ML	merilaki
OikTL	laki varallisuus oikeudellisista oikeustoimista
PSYM	Pohjoismaiden speditööriliiton yleiset määräykset
SAD	single administrative document, hallinnollinen yhtenäisasiakirja

# 1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on toimia säännöllistä maahantuontia suunnittelevan yrityksen maahantuontitoimintaa ohjaavana oppaana. Aihealue on rajattu maahantuonnin osalta meriteitse käytävään kuljetukseen, joka koskee Euroopan unionin ulkopuolelta kolmansista maista ja nimenomaan Yhdysvalloista tapahtuvaa maahantuontia. Työssä lähestytään aihealuetta kirjallisesta näkökulmasta, joten työtä voidaan kutsua kirjalliseksi tutkimukseksi.

Opinnäytetyö on jaettu kolmeen teoriapainotteiseen osaan ja yhteen esimerkkitapaukseen. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan yleisluontoisesti tarjousta ja sopimusta käsitteenä sekä niiden sitovuutta lainsäädännöllisestä näkökulmasta. Luku sisältää myös eri esimerkkejä sopimuksista niin kaupan, kuljetuksen kuin rahoituksenkin näkökulmasta.

Toisessa osassa käydään läpi arvonlisäverotuksen perusteita yleisesti ja maahantuonnin näkökulmasta. Osiossa edellä mainittuihin asioihin olennaisesti liittyy myös tullin toiminta. Tulli kuvataan toimijana yleisellä tasolla, maahantuontitapahtumaan oleellisesti liittyvänä viranomaisena ja tarvittavien tulliselvitysten tarkastajana.

Kolmannessa osassa kuvataan sopimusten osapuolet, osapuolten väliset vastuut ja velvollisuudet. Asioita tarkastellaan niin myyjän, ostajan, rahdinkuljettajan kuin huolitsijankin näkökulmasta. Osion pääpaino on huolitsijan tehtävien kuvaamisessa.

Neljäs osa on esimerkkitapaus maahantuotavan tavaran tilaamisesta ja siihen liittyvistä kustannuksista. Tavaran tilauksen voi hoitaa monella eri tavalla ja eri kanavia hyödyntäen. Tapausta voidaan käyttää havainnollistavana esimerkkinä, josta ilmenee maahantuotavan tavaran peruskustannukset. Toisaalta tapausta voidaan tarkastella maahantuonnin kannattavuuden osalta sekä silmällä pitää kustannustehokkaampia ratkaisuja tulevaisuuden tilauksien näkökulmasta.



## 2 TARJOUS JA SOPIMUS

### 2.1 Tarjous

Tarjouksen tekeminen on yrityksen kilpailu- ja markkinointikeino. Tarjouksen tehtävänä on antaa ostajalle täydelliset tiedot tuotteesta ja sen ominaisuuksista sekä hinnasta, maksuehdoista, toimitusajasta, kuljetusmuodosta, tarjouksen voimassaoloajasta ja muista toimitukseen liittyvistä ehdoista. Tarjous on laadittava yksiselitteiseen muotoon, jotta se rajaa tarjouksen tekijän oikeudet ja vastuun. Myös suullisesti annetut tarjoukset on syytä vahvistaa aina kirjallisesti. Tarjouksen tekemisellä on aina juridisia vaikutuksia vientimaasta riippumatta. Mikäli ostaja hyväksyy tarjouksen, on ostajan ja myyjän välillä pääsääntöisesti syntynyt sitova sopimus. Sopimuksen syntyminen ei siis edellytä välttämättä erillisen kauppasopimusdokumentin laatimista. Sitä voidaan kuitenkin edellyttää, jos tarjouksessa on erikseen sitä koskeva maininta. (Melin 2011, 44 - 45.)

OikTL:n sopimusmekanismin ensimmäinen merkittävä linjaus on tarjouksen sitovuus. Eräissä oikeusjärjestyksissä tarjous on vapaasti peruutettavissa ennen hyväksymistään. Tällöin kumpikaan osapuoli ei tule sidotuksi ennen kuin tarjous hyväksytään. OikTL:n mukainen tarjous sitoo kuitenkin tekijäänsä sen jälkeen, kun tarjouksen saaja on ottanut siitä selon (OikTL 7 §). Jos tarjouksen tekijä peruuttaa tarjouksensa tämän jälkeen, peruutus on tehoton ja tarjouksen vastaanottaja saa molemmin puolin velvoittavan sopimuksen aikaan hyväksymällä tarjouksen. (Hemmo 2006, 75.)

Tarjouksen voimassaoloaika on OikTL:ssa säännelty yksityiskohtaisesti. Suullisesti tehtyyn tarjoukseen on annettava heti vastaus, ellei tarjouksen tekijä ole muuta määrännyt. Ellei vastausta anneta välittömästi, tarjous katsotaan hylätyksi ja tarjouksen tekijä vapautuu sidonnaisuudestaan (OikTL 3.1 §). Jos suullisesti tehdyssä tarjouksessa on asetettu määräaika vastauksen antamiselle, noudatetaan sitä. (Hemmo 2006, 76.)

Kirjeitse tai muuten kuin henkilökohtaisessa kanssakäymisessä tehdyn tarjouksen kohdalla ratkaisee ensisijaisesti tarjoukseen sisällytetty määräaika.

Vastauksen on saavuttava tarjouksen tekijälle tarjouksen mukaisen määräajan kuluessa (OikTL 2.1 §). Ellei määräaikaa ole asetettu, tarjouksen saajalla on käytössään kohtuullinen vastausaika (OikTL 3.2 §). Arvioinnissa otetaan huomioon sekä kohtuullinen miettimisaika että vastauksen matkallaoloaika. (Hemmo 2006, 76.)

Jos tarjous on nimenomaisesti hylätty, se raukeaa. Vaikka alun perin ilmoitettu tarjouksen voimassaoloaika ei olisikaan kulunut loppuun, tarjouksen hyväksyminen ei OikTL 5 §:n mukaan ole enää mahdollista sen jälkeen, kun tarjous on kerran hylätty. (Hemmo 2006, 76.)

CISG rakentuu tarjous-vastausmalliin samankaltaisesti kuin OikTL. Sopimuksen solmimisen perusrakenne on näin pitkälle periaatteessa samanlainen. Tarjouksen tekijä, usein myyjä, tekee tarjouksen vastaanottajalle, usein ostajalle. Jotta kauppasopimus syntyisi, ostajan on hyväksyttävä myyjän tarjous. (Sandvik – Sisula-Tulokas 2013, 72 - 73.)

Tarjous tulee sitovaksi, kun se on saapunut vastaanottajalle. Normaalisti sopimus solmitaan, kun hyväksyntä on saapunut tarjouksen tekijälle. Siihen asti, kunnes sopimus on solmittu, tarjouksen tekijä voi peruuttaa tarjouksen. (Sandvik – Sisula-Tulokas 2013, 76.)

## **2.2 Sopimus**

Sopimus on kaksipuolinen oikeustoimi, jonka tekeminen on oleellinen osa kaupantekoa etenkin ulkomaankaupassa. Sovitut asiat sitovat molempia osapuolia, eikä niistä yksipuolisesti päästä eroon. Sopimusneuvottelujen aloitus tapahtuu usein tarjouspyynnön seurauksena. (Melin 2011, 42.)

Oikeustoimilain mukaan sopimuskäsitys perustuu kahteen tahdonilmaisuuksiin, jotka ovat tarjous ja siihen annettu hyväksyvä vastaus. Sopimusta pidetään tarjouksen ja vastauksen sisällöltään yhtenevien tahdonilmauksien ja yhtymisenä. Tässä perinteisessä sopimusajatuksessa käsitykset oikeussubjektien vapaasta tahdosta ja yksityisautonomiasta ovat korostetussa asemassa. (Lehtinen 2006, 21.)

Sopimusten sitovuus (*pacta sunt servanda*, sopimukset on pidettävä) on sopimusoikeuden klassinen perusta. Sen mukaan toimijat voivat keskinäisellä päätöksellään velvoittautua toisiaan kohtaan niin, että syntyneet sopimusvelvoitteet pannaan viime kädessä täytäntöön tuomioistuinlaitoksen ja ulosottokoneiston avulla. Sopimussidonnaisuuden oikeudelliset ulottuvuudet liittyvät yhtäältä velvoitteiden alkuhetken määräytymiseen eli siihen, milloin sitovuus on syntynyt, ja toisaalta niihin oikeuskeinoihin, joilla sitovuus pyritään riitatilanteessa turvaamaan. (Hemmo 2006, 52.)

Sopimussuhdetta koskeva materiaallinen normisto voi määräytyä kolmella tavalla: (1) Kansainvälinen aineellisoikeudellinen konventio, esimerkiksi CISG tai jokin kuljetusoikeudellinen sopimus, voi määrätä oikeustilan, (2) sopimukseen voidaan soveltaa kansainvälisen yksityisoikeuden lainvalintasääntöjen mukaan määräytyvän valtion lakia, tai (3) sopimusta saatetaan arvioida konventiosta ja kansallisvaltioiden laeista riippumattoman kauppatavoille ja elinkeinoelämän käytännöille rakentuvan normiston perusteella. (Hemmo 2006, 552.)

Jos osapuolet eivät ole sopineet sovellettavasta laista, se määräytyy Rooman yleissopimuksen tai mahdollisen lainvalintaa koskevan erityislain perusteella. Irtaimen kauppaa koskee omana lakinaan vuoden 1964 KvKauppaL. CISG:n ja KvKauppaLin tärkeä ero on siinä, että CISG sisältää yksityiskohtaisia aineellisoikeudellisia säännöksiä, kun taas KauppaL sääntelee vain lainvalintaa. (Hemmo 2006, 555.)

CISG on, kuten KauppaL:kin, tahdonvaltaista eli toisin sanoen ei-pakottavaa oikeutta. Sopimuspuolet voivat sopimuksellaan estää CISGin soveltumisen tai poiketa mistä tahansa yleissopimuksen säännöksestä tai muuttaa tällaisen säännöksen vaikutusta. Käytännössä on hyvin tavallista, että kauppasopimuksessa poiketaan tahdonvaltaisista säännöksistä esimerkiksi vahingonkorvauksen tai muiden sopimusrikkomuksen seurausten osalta, tavarantoimituksen tai vaaranvastuun siirtymisen osalta tai virheen arviointia tai reklamointia koskevan sääntöjen osalta. (Sandvik – Sisula-Tulokas 2013, 46.)

## 2.3 Tuontiin liittyvät sopimukset

Tavaran kuljetus on normaalisti yksi vaihe kaupassa. Kauppasopimus on se perussopimus, joka ohjaa muita sopimuksia, kuten kuljetus-, rahoitus- ja vakuutus sopimusta. Kauppa, erityisesti jos kysymys on ulkomaankaupasta, on monimuotoinen sopimuskokonaisuus, johon liittyy useita sopimuksia ja sopimussuhteita. Jos kauppa ei toteudu sovitulla tavalla, on syytä ensiksi selvittää se tai ne sopimussuhteet, joissa sopimushäiriö on tapahtunut. (Sisula-Tulokas 2007, 5.)

On selvitettävä, onko kysymyksessä esimerkiksi

- kauppasopimus ja suhde myyjän ja ostajan välillä
- kuljetussopimus ja myyjän tai ostajan ja rahdinkuljettajan välinen suhde
- rahoitussopimus ja myyjän tai ostajan ja rahoittajan välinen suhde.

Sopimukset ovat erillisiä ja niillä on eri osapuolet. Myös sopimusten synnyttämät velvoitteet ovat erilaisia. Eri sopimusten rikkomisesta aiheutuvat seuraamusvaihtoehdot voivat olla täysin erilaisia. Samalla kuitenkin erilliset sopimukset ja sopimussuhteet kytkeytyvät toisiinsa ja muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden. (Sisula-Tulokas 2007, 5.)

### 2.3.1 Kauppasopimus

Kauppasopimuksessa osapuolet sopivat keskeisistä kauppaan liittyvistä kysymyksistä (liite 1), kuten hinnasta, laadusta ja toimitusajasta. Tämän lisäksi osapuolet voivat sopia vahingonvaaran siirtymisestä myyjältä ostajalle, siitä kuka vastaa kustannuksista. Osapuolet käyttävät tältä osin tarkoitusta varten kehitettyjä toimituslausekkeita, varsinkin Kansainvälisen kauppakamarin kehittämää ehtoja Incoterms. (Sisula-Tulokas 2007, 5.)

Kauppasopimuksen syntymistä ja pätevyyttä koskevat normit sisältyvät Suomessa oikeustoimilakiin. Pitkästi samansisältöiset lait ovat voimassa Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Kansainvälisen irtaimen esineen kauppaa on kuitenkin pyritty yhtenäistämään kansainvälisellä kauppalailla, joka perustuu ns. Wienin konventioon. Siitä käytetään myös nimityksiä YK:n tai Wienin yleissopimus. (Melin 2011, 43.)

CISG:ssä noudatetaan tahdonvaltaista oikeutta, jossa osapuolet voivat poiketa yleissopimuksen sääntelystä myös tavaran luovutuksen ja vaaranvastuun siirtymisen osalta. Ostaja ja myyjä voivat vapaasti sopia siitä, koska ja missä luovutus ja vaaranvastuun siirtyminen tapahtuvat. Kuljetuskaupassa on tavallista sopia tällaisista seikoista. Tällöin myös CISG:ssä sopimuksissa voidaan viitata Incoterms-lausekkeisiin. (Sandvik – Sisula-Tulokas 2013, 96.)

### **2.3.2 Kuljetussopimus**

Kuljetussopimuksessa, joka koskee tavaran kuljettamista paikkakunnalta toiselle, on tavallisesti vähintään kolme osapuolta. Sopimustahoja ovat rahdinkuljettaja, tavaran lähettäjä ja vastaanottaja. Kuljetussopimus on toisin sanoen tyypillinen kolmikantasopimus. (Sisula-Tulokas 2007, 18.)

Niin tavaran lähettäjä kuin vastaanottajakin katsotaan oikeutetuksi esittämään vaatimuksia ilman, että hänen tarvitsee esimerkiksi osoittaa, että he omistavat tavaran tai ovat siitä vastuussa. Ainoastaan siinä tapauksessa, että useat henkilöt käyttävät oikeuksiaan ja esittävät vaatimuksia samanaikaisesti, on tarpeen lähemmin selvittää vaatimusten perusteita. (Sisula-Tulokas 2007, 21.)

Tavaran lähettäjä ei voi sopimalla siitä rahdinkuljettajan kanssa velvoittaa vastaanottajaa ottamaan vastaan tavaraa ja maksamaan rahtia kuljetuksesta. Mutta jos vastaanottaja haluaa saada tavaran, hänen täytyy täyttää ne velvoitteet, jotka kuljetussopimuksessa on hänelle asetettu esimerkiksi rahdin maksamisen osalta. Toinen asia on, että vastaanottaja, joka on ostanut tavaran, voi olla velvollinen ottamaan tavaran vastaan ja maksamaan rahdin kauppasopimuksen perusteella. Jos hän ei ota tavaraa vastaan, hän syyllistyy sopimusrikkomukseen kaupan osalta ja voi joutua vahingonkorvausvelvolliseksi myyjälle kauppaoikeudellisten sääntöjen mukaisesti. (Sisula-Tulokas 2007, 21)

Konossementti on todiste kuljetussopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut vastaan tai lastannut tavaran. Konossementti eroaa rahtikirjasta rahdinkuljettajan vastuukysymyksissä. Konossementissa rahdinkuljettaja sitoutuu luovuttamaan tavaran ainoastaan konossementin esittäjälle. Sitoumuksen ei tarvitse olla nimenomainen, vaan se johtuu jo asiakirjan

käsitteestä ja siitä, että asiakirjaa kutsutaan konossementiksi. Konossementti edustaa siten tavaraa. Konossementtia laaditaan säännönmukaisesti useita alkuperäiskappaleita, tavallisesti vähintään kolme. (Sisula-Tulokas 2007, 91.)

Tavallisesti konossementti on juoksevan asiakirjan luonteinen ns. määrännäiskonossementti. Tavara myydään kuljetuksen aikana saattamalla konossementti vaihdantaan eli myymällä se. Jos rahdinkuljettaja määräpaikkakunnalla luovuttaa tavaran jollekin henkilölle vaatimatta tätä esittämään alkuperäiskonossementtia, rahdinkuljettaja voi joutua vahingonkorvausvelvolliseksi sitä kohtaan, joka virheellisen menettelyn vuoksi menettää tavaran. (Sisula-Tulokas 2007, 91.)

### **2.3.3 Ulkomaankaupan maksuehdot ja tavat**

Maksutapa on sopimuskumppaneiden välisen kauppasopimuksen ehdossa määritelty tapa maksaa kauppahinta. Maksutapa määräytyy siis sovitun maksutapaehdon mukaan. Käytännössä maksuehto on aina sopimusneuvotteluissa saavutettu osapuolten yhteisymmärrys eli neuvottelutulos. Tämän vuoksi maksuehtojen tulkinnassa kyse ei ole varsinaisen maksun suorittajan eli pääsääntöisesti pankin tai jonkin muun sopimuksen ulkopuolisen määräämästä sopimusehdosta. (Lehtinen 2006, 268.)

Maksutavat voidaan jakaa maksuajankohdan mukaan. Maksut voidaan erottaa toisistaan kolmesta eri maksuajankohdasta; ennen tavaran siirtymistä tehdyistä maksuista tavaran siirtymisen kanssa samanaikaisesti suoritetuista maksuista ja tavaran siirtymisen jälkeen tapahtuvista maksuista. (Lehtinen 2006, 270.)

Ulkomaankauppaa käyvän yrityksen kannattaa valita tarkasti kuhunkin kauppaan parhaiten sopiva maksutapa jo tarjousmenettelyn yhteydessä. Ulkomaankauppaan saattaa sisältyä sellaisia riskejä, joita kotimaankaupassa ei ole. Maksutavan valinta on yksi keino välttää näitä riskejä. Maksutavan valinnalla voi myös olla ratkaiseva merkitys kaupan syntymiseen ja maksun perille menoon. Maksutavan valinta on olennainen osa ulkomaankaupan neuvotteluja.

Maksutapa valittaessa on (Melin 2011, 120) mukaan syytä ottaa huomioon

- maksutavan nopeus ja varmuus
- ostajan tunnettuus ja luotettavuus
- ostajan tai myyjän markkinat neuvottelutilanteessa
- toimialan perinteet ja kauppatavat
- kaupan kohde
- rahoitusmahdollisuudet kaupan osapuolille
- eri maksutapojen kustannusvaikutukset ja maksujen jakautuminen myyjän ja ostajan kesken
- kaupan osapuolten maksutapojen tuntemus
- maantiede, etäisyys ja valuuttamääräykset
- maan poliittinen ja taloudellinen tilanne.

Maksuehdon myötä sovittu maksuajankohta osoittaa käytännössä myyjän luottamuksen ostajan kykyyn ja haluun täyttää pääsopimusveloitteensa eli kauppahinnan maksu. Maksuajankohdan perusmäärittely voidaan tehdä kunkin kauppasopimuksen osalta asettamalla kysymys, onko kauppa luotollinen vai ei. Kauppahinnan maksamisen osalta sopimuskumppanit sopivat käytännössä kolmesta perusasiasta: 1. kauppahinnan määrä ja valuutta, 2. maksupaikka ja 3. maksuajankohta. (Lehtinen 2006, 270 - 271.)

Dokumenttimaksuissa kauppahinta suoritetaan myyjälle asiakirjoja vastaan. Kuitenkin ostajan suorittaa kauppahinnan avaajapankille käytännössä jo remburssitoimeksiannon yhteydessä ja viimeistään avaajapankin avatessa remburssin. (Lehtinen 2006, 271.)

Maksutavat voidaan jaotella myös vakuuden sisältäviin ja vakuudettomiin maksuihin. Myyjän ei tarvitse välttämättä vaatia erikseen vakuutta ostajalta, mikäli maksutapa sisältää jo vakuuden. (Lehtinen 2006, 271.) Maksut voidaan jaotella dokumenttien käytön perusteella. Jaottelussa kyse on lähinnä siitä, tapahtuuko maksu dokumentteja vastaan vai ei. Ilman dokumentteja ei dokumenttimaksua voida suorittaa. Kauppasopimuksessa sovittu dokumenttimaksun järjestämisvelvollisuus on katsottu maksutoimeksi, johon maksajan täytyy ryhtyä täyttääkseen maksuveloitteensa. Kansainvälisessä

kaupassa pääsääntönä voidaan pitää sitä, että ostajan pääsopimusvelvoite on suorittaa kauppahinnan maksu riippumatta maksutavasta. (Lehtinen 2006, 272.)

Kansainvälisen kaupan osapuolet ovat maksujärjestelyissään käytännössä aina riippuvaisia pankkien tarjoamista palveluista. Pankin asema ja asiantuntemus korostuvat sopimusverkossa. Kansainvälisessä kaupassa pankkien tarjoamilla palveluilla on sopimuskumppaneille suuri merkitys. Ilman pankin apua tapahtuvat käteismaksut eivät ole periaatteessa mahdollisia, mutta suurten kauppahintojen maksaminen käteisellä on hyvin vaikeaa. (Lehtinen 2006, 269.)

Kansainvälisessä maksuliikenteessä informaatio maksetusta maksusta kulkee reaaliajassa pankkien välillä. Raha siirtyy kuitenkin vastaanottajapankille vasta maksun arvopäivänä. Maksun lähettävällä pankilla on oikeus määrätä, milloin rahat ovat vastaanottajapankin käytettävissä. Pankeilla on omat toimitapansa toimeksiannon suorittamisessa. Maksun välittäminen saattaa vaatia valuuttakauppaa, jolloin tulee huomioida arvopäivä kansainvälisessä valuuttakaupassa. Pääsääntöisesti pankkien tavoitteena on toimittaa maksut oikea-aikaisesti ja joustavasti. (Melin 2011, 118.)

#### **2.3.4 Shekki**

Shekkimenettelyssä ostaja suorittaa maksun myyjälle shekillä, jonka pankki asettaa ulkomaisen pankin maksettavaksi. Pankki lähettää shekin myyjälle tai tavallisesti luovuttaa sen asiakkaalleen, joka postittaa sen maksun saajalle. Postituksesta johtuen shekki viipyy matkalla kauemmin kuin esim. maksumääräys. Se voi myös kadota matkalla tai joutua väriin käsiin. Jos shekki hyväksytään maksutavaksi, sen pitää olla pankin asettama. Suomalaiset pankit lunastavat yleensä pankin asettamat shekit omilta tiliasiakkailtaan. (Melin 2011, 122.)

Shekki voi olla käyttökelpoinen ja nopea maksutapa silloin, kun suoritetaan pienehköjä maksuja tai kun maksun saajan pankkiyhteys on tuntematon. Shekin käyttöön liittyy suuri joukko riskejä. Tällaisia ovat katoamisvaara, kateeriski ja mahdolliset väärennökset. (Melin 2011, 123.)



Jos yritys tekee säännöllistä kauppaa esim. Yhdysvaltoihin ja joutuu hyväksymään shekin maksutavaksi, kannattaa pankin kanssa neuvotella turvaavasta lock box -järjestelystä. Tavallista shekkiä turvallisempi ja edullisempi maksujärjestelmä on SWIFT-shekki. Se perustuu pankkien välisiin kahdenkeskisiin sopimuksiin lähettää maksu sovitussa valuutassa sopimuspankin välityksellä saajalle. SWIFT-shekki on nopea tapa lähettää maksu saajalle ja sitä käytetään lähinnä euro- ja dollarimääräisissä maksuissa. (Melin 2011, 123.)

### **2.3.5 Maksumääräys**

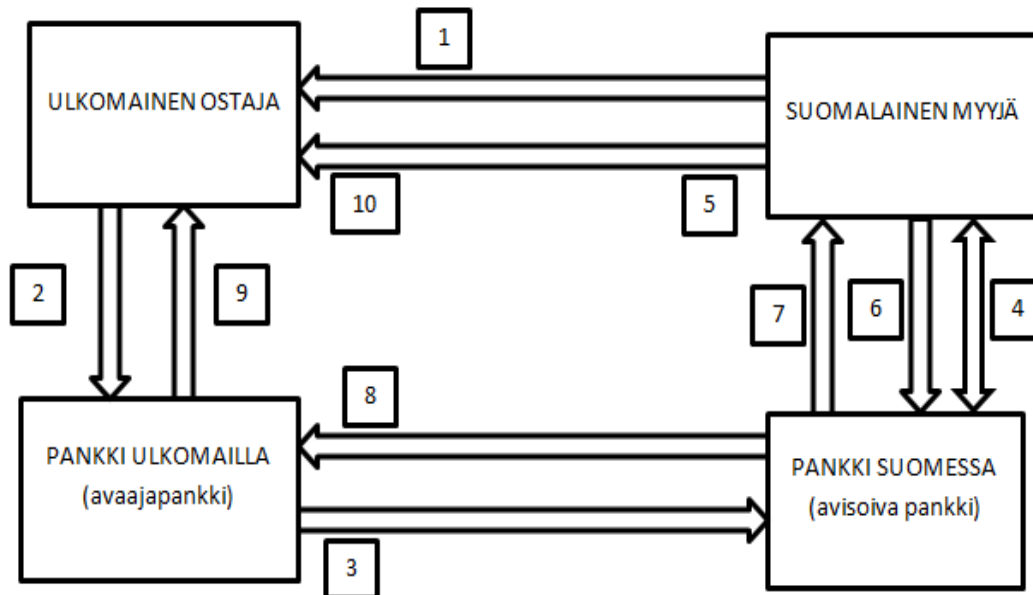
Maksumääräystä voidaan käyttää, kun ostajan ja myyjän välinen liikesuhde on vakiintunut ja luottamuksellinen. Lähtevä maksu perustuu ostajan pankilleen antamaan kirjalliseen ohjeeseen ehdoitta, rajoituksetta ja peruuttamattomasti hyvittää saajan tiliä. Ostajan pankki välittää toimeksiannon ulkomaisen pankin kautta, joka huolehtii maksun suorittamisesta ulkomaiselle myyjälle. (Melin 2011, 123.)

Maksumääräystä voi verrata kotimaiseen pankkisiirtoon. Maksaja antaa tarvittavat tiedot maksusta ja sen lähettämistavasta pankille, joka veloittaa asiakkaan tiliä tai vastaanottaa maksajan suorituksen kassaan maksuna. Sen jälkeen pankki lähettää maksumääräyksen ulkomaiselle pankille, joka suorittaa maksun edelleen maksun saajalle. Se voidaan lähettää joko tavallisena tai pikamääräyksenä. Molemmissa tapauksissa käytetään SWIFT-verkostoa. Maksumääräystä pidetään edullisena, nopeana ja turvallisena maksutapana tiedon välittyessä maksajan pankilta saajan pankille lähes reaaliajassa. Se on myös ehdoton ja peruuttamaton maksutapa. (Melin 2011, 123.)

Aikaisemmin käytössä olleet EU-maksut ovat korvautuneet uudella SEPA-järjestelmällä 2008 alkaen. SEPA-maksuna voi maksaa euromääräisiä maksuja kotimaassa ja toiseen SEPA-maahan samalla tavalla. Se on korvannut kotimaiset tilisiirrot ja ulkomaan EU-maksut. Tavoitteena on ollut, että kaikki asiakkaat voivat maksaa ja vastaanottaa euromääräisiä maksuja samoin ehdoin. Pankkitili on tässä yhteydessä ilmoitettava IBAN-muodossa. (Melin 2011, 125.)

### 2.3.6 Remburssi

Remburssi (kuva 1) on ulkomaankaupan maksuväline, maksutapa ja kassanhallintaväline. Se on avaajapankin kirjallinen sitoumus siitä, että pankki maksaa saamiensa ohjeiden mukaisesti remburssin määrän eli kauppahinnan myyjälle sen jälkeen, kun tämä on esittänyt pankille remburssiehtojen mukaiset asiakirjat. Kansainvälinen kauppakamari on julkaissut vuonna 2007 yhdenmukaiset remburssisäännöt, ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits eli UPS 600:n. Näitä sääntöjä sovelletaan jokaiseen remburssiin, jonka tekstissä on selkeä maininta sääntöjen soveltamisesta. Ne sitovat kaikkia osapuolia, ellei remburssissa ole nimenomaan muutettu tai suljettu pois jotakin artiklaa. (Melin 2011, 130.)



KUVA 1. Remburssin kulku (Melin 2011, 133)

Remburssin kulun vaiheet (Melin 2011, 133) mukaan ovat seuraavat.

1. Ostajan ja myyjän välillä tehdään kauppasopimus, jossa mahdollisimman tarkkaan sovitaan, millainen remburssin tulee olla. Myyjä antaa remburssiohjeita ostajalle.

2. Ostaja pyytää pankkiaaan avaamaan remburssin. Avatessaan remburssin ostajan pankki eli avaajapankki varmistuu ostajan maksukyvyistä siten, että

ostaja maksaa remburssin määrän avaushetkellä pankkiin tai asettaa vakuuden sen maksamisesta myöhemmin.

3. Ostajan pankki ilmoittaa remburssin avauksesta myyjän pankille.

4. Myyjän pankki ilmoittaa remburssista ja sen ehdoista myyjälle. Myyjän eli viejän tulee tarkistaa, että remburssi on kauppasopimuksen mukainen. Mikäli remburssin ehdot eivät vastaa kauppasopimuksen sisältöä, myyjän on otettava yhteys ostajaan. Myyjä ei voi vedota pankkiinsa remburssin perustana olevan kauppasopimuksen nojalla, sillä pankki on velvollinen noudattamaan annettuja remburssiehtoja. Mikäli myyjä ei täytä näitä ehtoja, pankilla ei ole velvollisuutta maksaa.

5. Myyjä ryhtyy toimenpiteisiin tavaran toimittamiseksi ja tarvittavien asiakirjojen hankkimiseksi.

6. Toimitettuaan tavaran myyjä esittää laivauskirjat ja/tai muut remburssissa vaaditut asiakirjat välittäjäpankkiin. Asiakirjat on toimitettava pankille remburssin voimassaoloaikana.

7. Myyjän pankki tarkistaa asiakirjat ja todettuaan ne remburssiehtojen mukaisiksi suorittaa maksun myyjälle joko heti tai myöhemmin.

8. Myyjän pankki lähettää asiakirjat ostajan pankille ja veloittaa ostajan pankin tiliä maksamallaan määrällä.

9. Ostajan pankki tarkistaa asiakirjat ja luovuttaa ne ostajalle tämän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti.

10. Saatuaan tavaran hallintaan oikeuttavat asiakirjat ostaja noutaa tavarat varustamolta tai kuljetusliikkeeltä.

Ostajan tulee antaa pankille hyvissä ajoin ennen sovittua toimitusajankohtaa tuontiremburssihakemus remburssin avaamista varten. Ostajan tulee täyttää hakemus huolellisesti noudattaen kauppasopimuksen ehtoja. Myöhemmin remburssiin tehtävät muutokset aiheuttavat lisäkustannuksia. Remburssin avaaminen edellyttää joko pankissa tehtyä luottopäätöstä tai sitä, että ostaja

maksaa remburssin määrän pankille avaamisen yhteydessä. Avattu remburssi lähetetään pankista yleensä SWIFT-sanomana myyjän pankkiin. Ostaja saa avatusta remburssista jäljennöksen, josta ostaja voi tarkistaa ehtojen yhtäpitävyyden kauppasopimuksen kanssa. (Melin 2011, 137.)

Saatuaan remburssiavauksen ostajan pankilta ja varmistettuaan sen aitouden toimittaa myyjän pankki myyjälle remburssin jäljennöksen sekä tiedon maksuajankohdasta ja mahdollisesta vahvistuksestaan. Jos avaajapankki ei ole pyytänyt välittäjäpankkia vahvistamaan remburssia, välittäjäpankki voi myyjän pyynnöstä harkintansa mukaan taata remburssin maksun. Tämä ns. hiljainen vahvistus antaa myyjälle saman maksuvarmuuden kuin avaajapankin pyynnöstä tehty vahvistus. Ainoa ero on se, että hiljaisesta vahvistuksesta ei ilmoiteta avaajapankille, vaan se jää myyjän ja välittäjäpankin väliseksi sopimukseksi. (Melin 2011, 137.)

## **2.4 Incoterms**

Toimituslausekkeet (taulukko 1) ovat kirjain- tai sanayhdistelmiä, joilla sovitaan eräistä kaupan ehdoista. Toimituslausekkeet ovat kauppasopimuksen osia, jotka määrittävät, miten tavaran vienti- ja tuontitapahtumaan liittyvät ostajan ja myyjän velvollisuudet jakaantuvat kuljetuksen aikana (liite 2). Lausekkeet siis määrittävät (Melin 2011, 56) mukaan myyjän ja ostajan välillä

- osapuolten toimintavelvollisuudet
- osapuolten kustannusvelvollisuudet
- vahingonvaaran eli riskin siirtymisajan ja paikan.

TAULUKKO 1. INCOTERMS®2010-toimituslausekkeet (Melin 2011, s. 58)

INCOTERMS® 2010		
Kaikki kuljetusmuodot		
EXW	Ex Works	Noudettuna lähettäjältä
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla
CPT	Carriage Paid To	Kuljetus maksettuna
CIP	Carriage and Insurance Paid	Kuljetus ja vakuutus maksettuina
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalla
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna
Vain vesikuljetus		
FAS	Free Alongside Ship	Vapaasti aluksen sivulla
FOB	Free On Board	Vapaasti aluksessa
CFR	Cost and Freight	Kulut ja rahti maksettuna
CIF	Cost, Insurance and Freight	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina

Toimituslausekkeet ovat kansainvälisiä kauppatapoja, joiden sisällöt ja tulkintojen yksityiskohdat vaihtelevat eri maissa ja jopa saman maan satamissa. Joissakin maissa toimituslausekkeet on määriteltä lainsäädäntöteitse, mutta toisissa maissa vakiintunut käytäntö ja oikeuskäytäntö ovat muokanneet toimituslausekkeiden sisältöä. (Melin 2011, 56.)

Toimituslausekkeet eivät sen sijaan sisällä määräyksiä omistusoikeuden siirtymisestä, maksuehdoista, toimitusajasta tai sopimusrikkomuksista tai niiden seuraamuksista. Nämä asiat on sovittava kauppasopimuksessa aina erikseen. Kauppasopimus voi velvoittaa kaupan osapuolten tekemään kauppasopimuksen täyttämiseksi välttämättömiä liitännäissopimuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi kuljetus-, huolinta- ja vakuutus sopimukset. Nämä ovat kuitenkin aina itsenäisiä sopimuksia, joiden ehdot sitovat vain kyseisten sopimusten osapuolia. Kaupan osapuolen on kuitenkin huolehdittava, etteivät mitkään sopimukset ole keskenään ristiriitaisia. (Melin 2011, 56.)

Tavaran toimitus on kauppasopimuksen keskeinen sisältö, ja sen varaan rakentuu pitkälle koko kauppatapahtuma. Sopimusrikkomuksesta johtuva

seuraamusjärjestelmä käynnistyy tarvittaessa toimitusajan jälkeen. Kaupan osapuolet voivat kytkeä kauppahinnan maksun toimitukseen edellyttämällä maksun tapahtuvan toimitusta osoittavan asiakirjan esittämisellä. Jotta myyjä voisi toimittaa tavaran ja ostaja ottaa toimituksen vastaan, täytyy osapuolten huolehtia kuljetuksesta välivarastointeen, tavaran vakuuttamisesta, vienti- ja tuontiselvityksestä sekä muista mahdollisista viranomaisvelvoitteista. Myös kaupan rahoitus on kuvassa mukana. (Railas 2012, 18.)

Toimituslausekkeissa on kyse irtaimen tavaran kaupasta. Kauppalaite määrittelevät soveltamisalassaan sen irtaimen tavaran, johon kyseistä lakia on sovellettava. Kyse on tarkoituksenmukaisuudesta lain soveltamisalaa määritettäessä eikä siitä, mitä pidetään irtaimena tavarana yleisesti. Toimituslausekkeet määrittelevät tavaran toimituspaikan. Tavarantoimitukseen voi liittyä palveluita, esimerkiksi asennustyötä, mutta olennaista on, että ertain tavara myydään paikasta toiseen eli kyse on kaukokaupasta. (Railas 2012, 21 - 22.)

Toimituslausekkeen perusteella riski tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle toimituksen yhteydessä. Jos myyjällä on riski ja tavara tuhoutuu kuljetuksen aikana eikä uutta tavaraa ehditä ajoissa toimittaa, voivat kauppasopimuksen sopimusrikkomusta koskevat seuraamukset astua kuvaan. Itse kuljetettavaa tavaraa kohtaava vahinko katetaan tavarankuljetusvakuutus sopimuksella. Toimituslausekkeet sisältävät määräyksiä vakuuttamisvelvollisuudesta, mutta tavallisempaa on, että riski katetaan vapaaehtoisesti kuljetusvakuutuksella. Kuljetuksen hoitava rahdinkuljettaja vakuuttaa oman riskinsä vastuuvakuutuksella. (Railas 2012, 27.)

Toimituslausekkeessa määritellään myyjän ja ostajan velvoitteet toimittaa toisilleen asiakirjoja tai niitä vastaavia sähköisiä tiedostoja. Kyseessä voivat olla kauppalasku, kuljetusasiakirja tai muu toimitusasiakirja sekä kuljetusvakuutuksen ottamista koskeva asiakirja. Asiakirjoilla on merkitystä kaupan rahoitussopimuksissa dokumenttimaksuissa, jolloin asiakirjat, joita vastaan maksu tapahtuu, sovitaan erikseen. Toimituslauseke määrittää myös sen, asioiko myyjä vai ostaja viranomaisten kanssa tavaran vienti- tai

tuontiselvityksessä sekä passituksissa. Erityisesti käytettäessä sähköistä asiointia tulliviranomaisten kanssa muodostuu yrityksillä tai näiden käyttämillä huolitsijoilla sopimusta muistuttava asiointijärjestely viranomaisten kanssa. (Railas 2012, 27.)

Dokumenttimaksuja, erityisesti rembursseja, koskevat säännöt sisältävät määräyksiä asiakirjojen sisällöstä. Dokumenttimaksuja hoitavat pankit, joita on transaktiossa useimmiten kaksi. Pankkien ja kaupan osapuolten välillä sekä pankkien itsensä välillä on sopimussuhteet, joiden sisältö määräytyy toimeksiannon, sovellettavien sääntöjen ja lainsäädännön perusteella. (Railas 2012, 27.)

## 3 ARVONLISÄVEROTUS, MAAHANTUONTI JA TULLI

### 3.1 Arvonlisävero

Arvonlisävero otettiin Suomessa käyttöön vuonna 1994 vuoden 1995 alusta alkaneen EU-jäsenyyden johdosta. Arvonlisäveroa edelsi liikevaihtoverolaki. Suomen ensimmäinen liikevaihtoverolaki tuli voimaan vuonna 1941. Ennen nykyistä arvonlisäverolakia on ollut kaikkiaan viisi liikevaihtoverolakia.

Liikevaihtoverotuksessa palveluiden vaihdanta oli lähes kokonaan liikevaihtoverotuksen ulkopuolella ja verovelvollisten vähennysoikeudet olivat huomattavasti suppeammat kuin arvonlisäverotuksessa. Liikevaihtoveroa sovellettiin lähinnä irtaimen tavaran kauppaan, eikä kaikkiin tuotantopanoksiin sisältyvää veroa voinut vähentää. (Eskola – Lääkkö 2001, 10.)

Viidennen liikevaihtoverolain ollessa voimassa osa palveluista joutui verolle ja vähennysoikeutta laajennettiin. Tämä liikevaihtoverolaki vastasi periaatteiltaan jo suurelta osin arvonlisäverojärjestelmää. Merkittävä muutos oli myös se, että vero laskettiin verokannan mukaisena verottomasta hinnasta, kun aiemmin vero laskettiin verollisesta hinnasta. Palvelut jäivät kuitenkin pääosin soveltamisalan ulkopuolelle. (Eskola – Lääkkö 2001, 10.)

Euroopan Unioniin liittyminen edellytti monien lakien, asetusten ja järjestelmien muuttamista vastaamaan Euroopan Unionissa voimassaolevia käytäntöjä, ja arvonlisäverojärjestelmä oli yksi näistä. EU:n tavoitteena ei ole ollut täysin yhtenäisen arvonlisäverojärjestelmän luominen, vaan verojärjestelmien yhdenmukaistaminen siltä osin kuin EU:n päämäärien kannalta on tarpeen. Yksi tällainen päämäärä on tavaroiden vapaa liikkuvuus EU:n alueella, mikä edellyttää rajakontrollin poistamista. Harmonisointikohteina ovat olleet mm. veropohja, verokantojen lukumäärä ja taso sekä verotusmenettely. EU:n jäsenvaltioiden tulee pyrkiä tulkitsemaan omaa lainsäädäntöään siten, että ristiriitoja yhteisön oikeuden kanssa ei syntyisi. Tämä näkyy Suomessakin siten, että tuomioistuimet päätösperusteluissaan usein viittaavat arvonlisäverodirektiiveihin ja Euroopan Yhteisöjen Tuomioistuimen (EYTI) tuomioihin. (Eskola – Lääkkö 2001, 10.)



Arvonlisävero on yleinen välillinen kulutusvero, joka kohdistuu lähes kaikkeen Suomessa tapahtuvaan tavaroiden ja palvelujen kulutukseen.

Arvonlisäverovelvollisia ovat tavaroita ja palveluita myyvät elinkeinonharjoittajat. Verovelvollisuudesta on vain yksittäisiä poikkeuksia, joten verovelvollisten lukumäärä on suuri. Kulutusverot jakautuvat kahteen ryhmään, yleisiin ja erityisiin. Yleiset kulutusverot koskevat monia hyödykkeitä ja veron määrä lasketaan prosenttiosuutena hyödykkeen nettohinnasta. Erityiset kulutusverot kohdistuvat vain joihinkin tiettyihin hyödykkeisiin ja kannetaan useimmiten yleisen kulutusveron lisäksi. Nykyisin verotus painottuu yhä enemmän yleiseen kulutusverotukseen erityisverotuksen asemesta (Eskola – Lääkkö 2001, 5.)

Arvonlisäverolaissa (AVL 1 §) on määritelty arvonlisäverolain yleinen soveltamisala. Sen mukaan arvonlisäveroa suoritetaan valtiolle sen mukaan kuin tässä laissa säädetään liiketoiminnan muodossa. Suomessa tapahtuvasta tavarantoimituksen ja palvelun myynnistä, tavarantoimituksen maahantuonnista, tavarantoimituksen yhteisöostokannasta, 72 l §:ssä tarkoitetusta tavarantoimituksen siirrosta varastointimenettelystä sekä kiinteistöhallintapalvelun ottamisesta omaan käyttöön silloinkin, kun se ei tapahdu liiketoiminnan muodossa. Mainittu säännös siis määrittelee siis ne keskeiset tapahtumat, jotka ylipäänsä voivat olla arvonlisäveron alaisia Suomessa. (Hakanpää – Huhtala – Johansson – Lindholm – Paavolainen 2016, 22.)

Arvonlisäverolain alueellista soveltamisalaa tarkennetaan myyntimaasäännöksillä. Tavarantoimituksen tai palvelun luovutuksen tai muun verotettavan tapahtuman tulee myyntimaasäännösten mukaan tapahtua Suomessa, jotta Suomen valtiolla on verotusoikeus kyseiseen luovutukseen. Aineellinen soveltamisala määräytyy puolestaan tarkemmin verotettavien liiketapahtumien määrittelyn yhteydessä. Tavarantoimituksen tai palvelun luovutus on verollinen, ellei sitä ole erikseen säädetty verottomaksi. (Hakanpää ym. 2016, 22 - 23.)

Yleinen arvonlisäverokanta Suomessa on 24 prosenttia. Suomessa on käytössä kaksi alemman luokan verokantaa, 14 ja 10 prosenttia. 14 prosentin verokantaan kuuluvat elintarvikkeet ja rehut sekä ravintola- ja ateriapalvelut. 10 prosentit verokannan piiriin taasen kuuluvat esimerkiksi kirjat, tilatut sanoma- ja

aikakauslehdet, lääkkeet, kulttuuri- ja liikuntapalvelut sekä tekijäoikeudelliset korvaukset. Lisäksi eräisiin hyödykkeisiin, kuten vientitoimituksiin sovelletaan nollaverokantaa. Tällöin myynti on verotonta, mutta myyjälle palautetaan tuotantopanosostoihin sisältynyt arvonlisävero.

Suomen arvonlisäverolaki pohjautuu EU:n yhteiseen arvonlisäverojärjestelmään ja sitä säätelevään arvonlisäverodirektiiviin (2006/112/EY). Arvonlisäveron alueellisen soveltamisalan näkökulmasta EU-jäsenvaltioilla on yhteiset arvonlisäverodirektiiviin pohjautuvat myyntimaasäännökset, jotka määrittävät, mikä valtio on tavara- tai palveluluovutuksen myyntimaa eli verotusvaltio. (Hakanpää ym. 2016, 23.)

EU-jäsenvaltioiden yhteisen arvonlisäverojärjestelmän tarkoituksena on, että arvonlisävero kannetaan siinä valtiossa, jossa tavara tai palvelu kulutetaan. Tavarakaupassa verotusmaan määräytymisessä olennaisessa roolissa on tavarán fyysinen sijainti ja se, toimitetaanko tavara myyntiin liittyen ostajalle. Arvonlisäverollisten yritysten välisessä EU:n sisäisessä tavarakaupassa noudatetaan määränpäämaaperiaatetta ja kuluttajille suuntautuvassa EU:n sisäkaupassa pääsääntöisesti alkuperäismaaperiaatetta.

Määränpäämaaperiaatteen mukaan arvonlisävero kannetaan tavarán toimituksen määränpäämaassa. Näin pyritään varmistamaan, että verotulot kertyvät myös tavarakaupassa kulutusmaahan. Lisäksi määränpäämaaperiaatteella on tarkoitus estää EU-jäsenvaltioiden verokantojen eroista johtuvat kilpailu- ja kysyntävääristymät. (Hakanpää ym. 2016, 23 - 24.)

### **3.2 Maahantuonti**

Maahantuonnilla tarkoitetaan muualta kuin EU:n alueelta tapahtuvaa tavarán tuontia Yhteisöön, jollei tavaraa ole maahantuotaessa asetettu ns. sisäiseen passitusmenettelyyn. Maahantuonti verotetaan Suomessa, jos tavara on Suomessa, kun se tuodaan Yhteisön alueelle tai kun tavara on Suomessa AVL 86a §:n 3 momentissa tarkoitetun tulliselvitysmuodon tai tullimenettelyn päättyessä. Näitä menettelyjä ovat mm. väliaikainen varastointi, vapaavarastot tai vapaa-alueet, tullivarastointimenettely tai sisäinen jalostusmenettely suspensiojärjestelyin, väliaikainen maahantuontimenettely ja ulkoinen

passitusmenettely. Maahantuonnin säännökset eivät edellytä, että tuoja harjoittaa liiketoimintaa eli myös yksityishenkilön maahantuomat tavarat verotetaan. (Eskola – Lääkkö 2001, 192.)

Maahantuonnista on arvonlisäverotuksessa kyse myös siinä tapauksessa, että tavara tulee EU:n veroalueelle jostakin EU:n tullialueeseen kuuluvalta, mutta EU:n veroalueeseen kuulumattomalta alueelta. Kun tavara saapuu EU:n ulkopuolelta Suomeen eikä erityisiä maahantuonnin verotusta lykkääviä tullimenettelyjä käytetä, Suomen Tulli kantaa maahantuotavasta tavarasta arvonlisäveron sekä mahdollisen tullin ja muut tuontiverot ja maksut. Tullauspäätöksen myötä EU:n ulkopuolelta tulevat tavarat saavuttavat käytännössä niin sanotun yhteisötavaran statuksen, eli ne tullataan vapaaseen liikkeeseen EU:n tullialueelle. (Hakanpää ym. 2016, 176.)

### **3.3 Tulli**

Tullin tehtävänä on huolehtia tulliselvityksestä, tulli-, valmiste- ja autoverotuksesta, maahantuonnin arvonlisäverotuksesta, maahan tuotavien ja maasta vietävien tavaroiden ja ulkomaanliikenteen tullivalvonnasta, tullirikosten estämisestä ja paljastamisesta sekä muista tullitoimenpiteistä ja sen mukaan kuin erikseen säädetään toimittaa muuta verotusta ja suorittaa tullirikosten esitutkintaa. Lisäksi Tulli huolehtii ulkomaankaupan tilastoinnista, muusta toimialaansa liittyvästä tilastoinnista ja tehtävissään tarvitsemistaan laboratoriotutkimuksista. Tullilla voi olla myös muita sille erikseen säädettäviä tai määrättäviä tehtäviä. Valtionvaranministeriö voi antaa Tullille selvitys-, kokeilu-, seuranta-, suunnittelu- ja muista vastaavia tehtäviä. (Taina, 2016, 2.)

Joidenkin tavaroiden tuontia on rajoitettu tai niiden tuonti on kokonaan kielletty joko EU:n tai kansallisilla säännöksillä. Rajoituksia liittyy esimerkiksi aseiden, kasvien, elintarvikkeiden, jätteiden ja lääkkeiden tuontiin. Suomessa Tulli on tuontirajoituksia valvova viranomainen. Muut viranomaiset kuitenkin hallinnoivat rajoituksia ja myöntävät mahdollisia tuontilupia; esimerkiksi Poliisihallitus, Suomen ympäristökeskus SYKE tai Lääkealan turvallisuus- ja kehittämiskeskus Fimea.

### **3.3.1 EU:n tullijärjestelmä**

Suomen tulli on osa EU:n tullijärjestelmää. Se toimii yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten kanssa. Tullilain (304/2016) mukaan EU:n tullilainsäädännössä tarkoitettu tulliviranomainen ja toimivaltainen viranomainen on Tulli, jollei erikseen toisin säädetä. Tulli on ulkomaankaupan yleisviranomainen ja tavaroiden tulliselvitysviranomainen ja se valvoo tuonnin ja viennin lainmukaisuutta. Tulli toimeenpanee käytännössä tuonnin ja viennin rajoituksia ja kieltoja. (Taina, 2016, 2.)

Euroopan unioni on tulliliitto. Unionin jäsenvaltiot soveltavat yhtenäisiä tullitariffeja ja samanlaisia tullimenettelyitä tulliliiton ulkopuolisten maiden kanssa käytävään tavarakauppaan. Unionin sisämarkkinoilla eli EU-jäsenvaltioiden välillä tavarat liikkuvat vapaasti ilman tullimaksuja ja tullimenettelyitä. Sisämarkkinoiden häiriöttömän toiminnan ja tasapuolisten kilpailuolosuhteiden vuoksi on erittäin tärkeää, että kolmansien maiden kanssa käytävään tavarakauppaan sovellettavia tullimenettelyitä ja muuta tullilainsäädäntöä sovelletaan jäsenmaissa yhdenmukaisesti. (Taina 2016, 5.)

Tulliunionia toimeenpanevat tulliviranomaiset kuuluvat kaikissa jäsenmaissa valtionvarainministeriöiden tai vastaavien alaisuuteen. Komissiossa tulli- ja veroasiat kuuluvat niitä varten olevaan pääosastoon ja unionin harmonisoidussa verolainsäädännössä tukeudutaan tulliunionin lainsäädäntöön ja verovalvonnassa tulliviranomaisten yhteistyöhön. (Taina 2016, 8.)

### **3.3.2 Tulli tavarán maahantuonnissa**

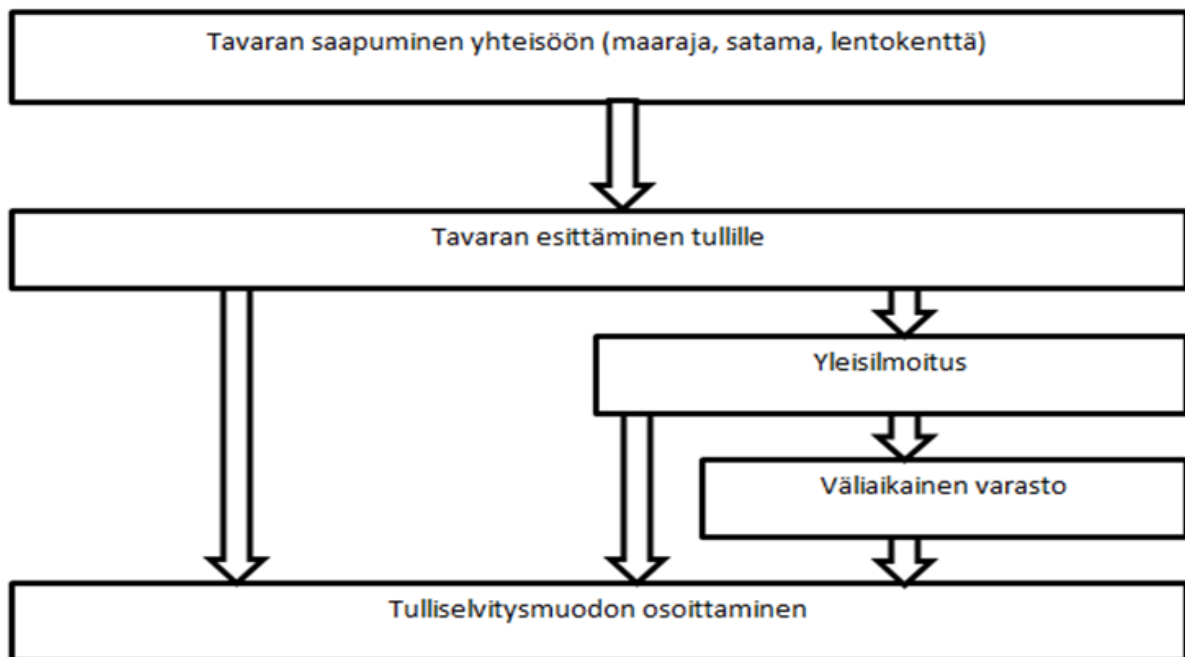
Tavarán maahantuonnin veron määrää ja kantaa Tulli. Maahantuonnin arvonlisäveron periminen tapahtuu osana tavarán tullausta ja menettelyyn sovelletaan tämän vuoksi soveltuvín osin tullilainsäädäntöä. Maahantuonti alkaa tavarán saapuessa EU:n veroalueelle. Saapuneet tavarat on esitettävä Tullille niiden saavuttua rajatullitoimipaikkaan tai muuhun tulliviranomaisten osoittamaan tai hyväksymään paikkaan. Passitusmenettelyssä kulkevat tavarat

on kuitenkin esitettävä Tullille passitusta koskevien säännösten mukaisesti vasta passituksen määräpaikassa. (Hyttinen – Klemola 2014, 109.)

Tullin maahantuonnin yhteydessä kantaman arvonlisäveron määrä saadaan kertomalla tavaroiden arvonlisäverolain mukainen tuonnin veron peruste arvonlisäverolain mukaan kyseessä olevaan tavaraan sovellettavalla verokannalla. Tuonnin veron perusteen lähtökohtana on tavaroiden tullausarvo, joka on tyypillisesti kauppaa-arvo eli hinta, joka tavaroista on vaihdannan edellisessä vaiheessa maksettu. (Hakanpää ym. 2016, 177).

Kauppaa-arvon lisäksi maahantuonnin arvonlisäveron veron perusteeseen luetaan arvonlisäverolain 91 §:n mukaisesti tavaran kuljetus-, lastaus-, purkaus- ja vakuutuskustannukset sekä muuta maahantuontiin liittyvät kustannukset kuljetussopimuksen mukaiseen, ensimmäiseen Suomessa olevaan määräpaikkaan saakka. Suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen luetaan arvonlisäverolain 93 § nojalla myös tavarasta tullauksen yhteydessä kannettavat verot, tullit, tuontimaksut ja muut maksut lukuun ottamatta arvonlisäveroa. (Hakanpää ym. 2016, 177.)

Tullimenettely riippuu siitä, onko kyse EU:n sisäisestä vai ulkoisesta kaupasta. EU:n sisällä tavara liikkuu vapaasti ilman tullimuodollisuuksia. Jokaisesta EU:n ulkopuolelta maahantuodusta tai maasta viedystä tavaraerästä sitä vastoin on tehtävä tulli-ilmoitus (kuva 2). Sen perusteella tehdään tulliselvitys sekä tullia ja tiettyjä muita maksuja koskeva laskelma. Ilmoituksen tekeminen kuuluu tavaran haltijalle eli sille, joka omistusoikeuden tai muun oikeuden perusteella pitää tavaraa hallussaan ja voi siitä määrätä. (Sisula-Tulokas 2006, 26.)



KUVA 2. Tuonti kolmansista maista. (Melin 2011, s. 257)

Kun maahantuonnin vero määrätään osana tullausmenettelyä, maahantuontia ei verotettavan tapahtumana ilmoiteta Suomessa kausiveroilmoituksella veroviranomaisille vaan erillisellä tullausilmoituksella tulliviranomaisille. Tulli-ilmoituksen voi antaa itse tai käyttää edustajaa. Tuonnin tulli-ilmoituksen voi antaa SAD-lomakkeella, sähköisellä EDI-sanomalla tai Nettituonti-palvelussa. Tulli-ilmoitukseen tulee liittää kauppalasku, tullausarvoilmoitus ym. vapaaseen liikenteeseen laskemista varten tarvittava asiakirja. (Hyttinen – Klemola, 108 - 109.)

SAD- lomaketta käytettäessä (Melin 2011, 258) mukaan voidaan menetellä seuraavasti:

1. Tuoja toimittaa tulli-ilmoituksen tavaran sijaintipaikkaa lähinnä olevaan tullitoimipaikkaan.
2. Tulli-ilmoituksen liitteenä pitää olla tarvittavat liiteasiakirjat, esimerkiksi kauppalasku.
3. Tulli-ilmoituksen voi täyttää myös tullin internet-sivuilla.

Tulli tekee vapaaseen liikenteeseen laskemisesta tullauspäätöksen sekä antaa ilmoittajalle tullilaskun maahantuonnin arvonlisäveron ja mahdollisten tullien ja valmisteverojen maksamista varten. (Hyttinen – Klemola 2014, 109.)

### 3.4 Merikuljetus, kappaletavaran kuljetus ja satama

Kansainvälisistä kuljetuksista suurin osa tapahtuu joko kokonaan tai osaksi meritse. Kansainvälisten merikuljetusten taloudellinen ja poliittinen merkitys on suuri. Aava meri on ollut vapaa, ja valtiot ovat sallineet myös aluevesillään läpikulun rauhanomaisessa tarkoituksessa. Ne ovat sallineet myös ulkomaisille aluksille pääsyn satamiinsa. (Sisula-Tulokas 2007, 8.)

Merikuljetukset voidaan jakaa matkustajien- ja tavarankuljetuksiin sen perusteella, mitä kuljetetaan. Tavarankuljetukset voidaan jakaa edelleen eri perusteilla. Merilaissa perustavaa laatua oleva jako tehdään sen mukaan, onko kysymys kappaletavaran kuljetuksesta vai rahtauksesta. Kappaletavaran kuljetusta koskevien sääntöjen lähtökohtana on itse tavarankuljetus. (Sisula-Tulokas 2007, 9.)

Kappaletavaran merikuljetuksia säännellään merilaissa (kuva 3). Sitä voisi kutsua merioikeudelliseksi säädöspaketiksi. ML:ssä on 24 lukua.

Kuljetuskysymysten lisäksi ML:ssä on laajoja itsenäisiä, usein kansainvälisiin yleissopimuksiin perustuvia lukuja esimerkiksi aluksesta, aluskiinnityksestä ja meripanttioikeudesta, laivaisäntäyhtiöstä, alusten yhteentörmäyksestä, vastuusta öljyvahingoista, vastuusta ydinvahingoista jne. (Sisula-Tulokas 2007, 29.)



KUVA 3. Merilainsäännökset (Sisula-Tulokas 2007, s. 30)

Kappaletavaran kuljetukset tapahtuvat normaalisti linjaliikenteessä.

Linjaliikenteellä (kuva 4) tarkoitetaan ennalta määrättyjen satamien välistä julkaistujen kiinteiden aikataulujen mukaa suoritettavaa liikennettä. Perinteisesti linjaliikennettä on hoidettu erilaisten yhteenliittymien kautta. Yhteenliittymiä ovat olleen erilaiset konferenssit, allianssit, yhteispujehdussopimukset ja poolit. Pääosa linjaliikenteestä ajetaan kontti- ja ro-ro-aluksilla. Lastimääränä mitattuna linjaliikenteessä kulkee noin viidennes maailman meriliikenteestä, mutta arvossa mitattuna suurin osa. (Hokkanen – Karhunen – Luukkainen 2011, 198.)



*KUVA 4. Linjaliikenteen toimitusketju (Hokkanen – Karhunen – Luukkainen 2011, s. 198)*

Satama on kuljetusketjun solmu, joka yhdistää maa- ja meriliikenteen. Sataman tehokkuutta on perinteisesti mitattu joko laiturikohtaisella lastinkäsittelyllä, työvoimakustannuksilla lastinkäsittely-yksikköä kohti tai tarkastelemalla lastinkäsittelyä tietyssä aikayksikössä. Myös seuraavia mittareita voidaan käyttää: joustavuus, nopeus muutoksiin, asiakastyytyväisyys, luotettavuus, vaurioiden vähäisyys, hinta, tietojärjestelmien tehokkuus ja muutosten ennakointi. Sataman tehokkuudessa otetaan huomioon paitsi edellä luetellut sisäisen tehokkuuden tekijät eli muun muassa sopivat meriväylät, rautatie ja maantieyhteydet. (Tapaninen 2014, 92.)

Kappaletavarasataman yhteydessä hyödynnetään yleensä erityisiä yhdistelyterminaaleja, joissa lähetykset kootaan laivausalustoille.

Kappaletavarasatamat on useimmiten varustettu sekä satamanostureilla että peräporttimahdollisuudella, jolloin kyetään käsittelemään kaikenlaisia aluksia. Väylät näihin satamiin eivät ole kovinkaan syviä, koska kappaletavaraa kuljettavien alusten syväys ei yleensä ole suuri. (Hokkanen ym. 2011, 179.)



Konttisatamat keskittyvät täysin konttien ja vaihtokuormatilojen käsittelyyn. Alusten kuormankäsittely suoritetaan erityisten konttinostureiden avulla, ja sataman sisäisessä käsittelyssä käytetään erityisiä kontinkäsittelykoneita tai –nostureita. Konttiterminaalit eli depotit voivat olla joko yksityisiä tai julkisia. Konttisataman yhteydessä sijaitsee yleensä myös erityisiä konttikorjaamoja, joissa vaurioituneet kontit kunnostetaan. (Hokkanen ym. 2011, 179.)

Useimmat satamat ovat yleissatamia eli niihin on rakennettu useita satamanosia, jotka edustavat edellä kuvattuja erityissatamia. Tällaisista satamista löytyvät usein eri laiturit tai terminaalit erilaisten tavaroiden käsittelyyn. Esimerkiksi Suomessa useimmat kunnalliset satamat ovat yleissatamia. Tosin eräät niistä ovat keskittyneet nimenomaan tietyn tyyppisten tavaroiden käsittelyyn. (Hokkanen ym. 2011, 179.)

Satamassa on lukuisia toimijoita, jotka yhdessä vaikuttavat sataman toimintaan. Varsinaisia satamaorganisaatioita ovat satamanpitäjät, jotka ovat usein kunnallisia liikelaitoksia tai kuntien omistamia osakeyhtiöitä, sekä satamaoperaattorit, jotka hoitavat lastin laivaamisen ja laivasta purkamisen. Satamanpitäjän tehtävänä on rakentaa satama-alueelle tehokas infrastruktuuri, joka luo satamassa toimiville yrityksille hyvät edellytykset tuottaa asiakkailleen laadukkaita logistiikkapalveluja. Satamanpitäjä perii satamassa toimijoilta useita erityyppisiä maksuja, kuten varustamolta matkustaja- ja satamamaksuja ja lastinomistajalta tavaramaksua. Lisäksi voidaan periä palvelumaksuja, kuten vuokria, vesi-, jätevesi-, satamaluotsaus- ja varastointimaksuja sekä alusten irrotus- ja kiinnitysmaksuja. (Tapaninen 2014, 93.)

Satamaoperaattori on ahtaustoimintoihin erikoistunut logistiikkatoimija. Tärkeimpiä tehtäviä ovat tavaroiden ja kuljetusyksiköiden lastaaminen ja kiinnittäminen aluksiin tai muihin kuljetusvälineisiin sekä purkaminen aluksista tai muista kuljetusvälineistä. Operaattorit tarjoavat usein myös huolintaa ja muita palveluja, kuten tilastointia ja seurantaa. (Tapaninen 2014, 93.)

## 4 TOIMIJAT

### 4.1 Osapuolet ja vastuut

Tavaran kuljetuksessa myyjä toimii tavaran lähettäjänä ja ostaja vastaanottajana, joskin nämä voivat käyttää asiamiehinään erityisesti huolitsijoita. Huolitsijat auttavat säännönmukaisesti osapuolia tavaran vienti- ja tuontiselvityksissä. Tavaraa lähetettäessä ja vastaanotettaessa käytetään satamissa apuna ahtausliikkeitä ja satamaoperaattoreita, ja osapuolten apuna voi toimia terminaalioperaattoreita, jotka varastoivat tavaraa kuljetuksen yhteydessä tai myyjän tai ostajan lukuun kuljetuksen alkaessa tai päättyessä. Toimituslausekkeen perusteella joko myyjä tai ostaja sopii kuljetussopimuksen yhden tai joskus useamman rahdinkuljettajan kanssa, tai jommankumman käyttämä huolitsija toimii rahdinkuljettajana. (Railas 2012, 25.)

Termillä rahdinkuljettaja tarkoitetaan sitä, joka solmii lähettäjän kanssa kuljetusta koskevan sopimuksen. Rahdinkuljettajan pidetään siis osapuolta, joka sitoutuu kuljettamaan tavaran. (Sisula-Tulokas 2007, 18.) Rahdinkuljettajan käsitteen kannalta ei ole välttämätöntä, että rahdinkuljettajalla olisi tarkoitus itse suorittaa kuljetus. Hänellä itsellään ei tarvitse olla käytettävissään edes aluskapasiteettia. Kuljetussopimuksen myötä hänestä tulee automaattisesti rahdinkuljettaja, ja hän saa rahdinkuljettajan oikeudet ja velvoitteet. (Sisula-Tulokas 2007, 122.)

Kuljetuksen aikana rahdinkuljettajalla on yleinen velvollisuus huolehtia lastinomistajan eduista. ML:n mukainen velvollisuus huolehtia lastista alkaa, kun rahdinkuljettaja ottaa tavaran vastaan kuljetusta varten, ja päättyy, kun hän luovuttaa sen. (Sisula-Tulokas 2007, 129.)

Rahdinkuljettajan ohella kuljetussopimuksen päähenkilöitä ovat lähettäjä ja vastaanottaja. Rahdinkuljettajan vastapuolesta käytetään nimittäjää kuljetusasiakas. Lähettäjän määritelmää käytetään yleensä peilikuvana rahdinkuljettajan määritelmästä. Lähettäjä on se, joka solmii rahdinkuljettajan kanssa kuljetussopimuksen. (Sisula-Tulokas 2007, 20.)

Kuljetusasiakkaan pääsuoritus on kuljetuksen maksaminen eli rahdin suorittaminen. Kauppalain vaikutus näkyy esimerkiksi siinä ML:n määräyksessä, jonka mukaan kuljetuksesta on maksettava käypä rahti, ellei rahdin suuruudesta voida katsoa sovitun. Tavallisessa kauppasopimuksessa ovat tavallisesti myyjä ja ostaja sopineet siitä, kuka vastaa kuljetuskustannuksista. Kauppasopimuksen ehdot eivät vaikuta rahdinkuljettajan oikeuteen saada maksu vastapuoleltaan. Se on riippumaton kaupasta ja perustuu kuljetussopimukseen. (Sisula-Tulokas 2007, 59 - 60.)

Vastaanottaja on se, joka määräpaikassa ottaa vastaan tavaran. Vaikka vastaanottaja ei olisi itse solminut kuljetussopimusta eikä siis samalla ole lähettäjä, hänellä on itsenäinen oikeus esittää vaateita kuljetussopimuksen perusteella. Tämä ei edellytä sitä, että lähettäjä olisi luovuttanut korvausvaateensa hänelle. Jos tavara saapuu perille vahingoittuneena, ei tule perille lainkaan tai myöhästyy, vastaanottaja voi vaatia korvausta rahdinkuljettajalta. Tässä kohdin tulee selvästi esille kuljetussopimuksen luonne kolmikantasopimuksena. (Sisula-Tulokas 2007, 21.)

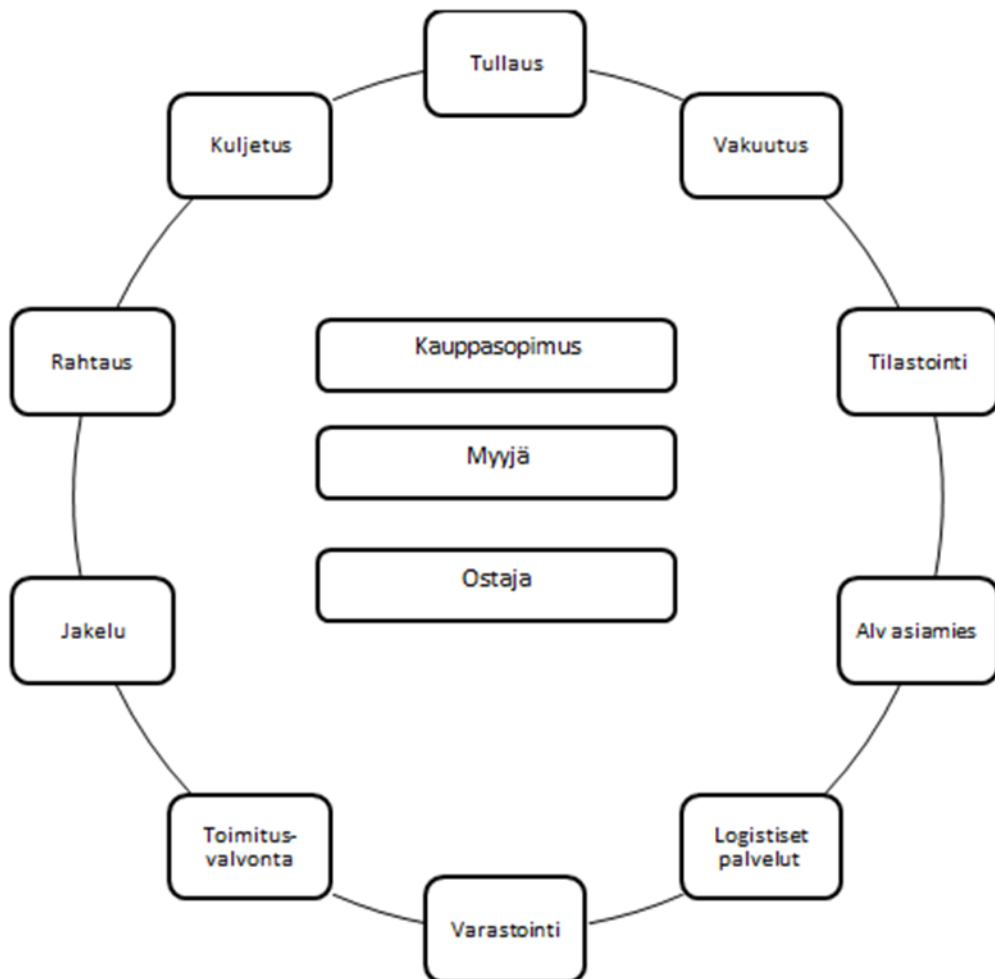
Vastaanottajan tehtävänä on ottaa tavara vastaan. Kuljetusoikeudelliset säännöt ovat kuitenkin pitemmälle meneviä. Jos vastaanottaja ei ole paikalla, tavara voidaan varastoida hänen kustannuksellaan. Rahdinkuljettaja huolehtii tavallisesti siitä, että tavara puretaan kuljetusvälineestä. Lastinantaja ja rahdinkuljettaja eivät voi kuljetussopimuksella velvoittaa vastaanottajaa ottamaan tavaraa vastaan. Vastaanottajan velvollisuus perustuu kauppasopimukseen. Voidakseen täydessä laajuudessaan säilyttää oikeutensa rahdinkuljettajaa kohtaan vastaanottajan tulee tarkastaa tavara ja tarvittaessa tehdä muistutus niitä lyhyitä määräaikoja noudattaen, joita kuljetusoikeudessa sovelletaan. (Sisula-Tulokas 2007, 63.)

## 4.2 Huolitsija

Huolitsija toimii päämiehensä lukuun, mutta omissa nimissään huolehtiessaan tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Huolitsija toimii siten oman alansa asiantuntijana hoitaen viejän tai tuojan puolesta sellaiset tehtävät, joihin näiden aika tai asiantuntemus ei riitä. Huolitsijan tehtävien laajuudesta tulee sopia huolintasopimuksessa. (Melin 2011, 232.)

Asiakkaan ja huolintaliikkeen toimintaa ohjaa heidän välillään tehty sopimus. Sopimus voi käsittää tullauksen, muiden asiapaperien hoitamisen, vakuutuksen, kuljetuksen sekä varastoinnin. Sopimuksen ajankohta ja menetelmät riippuvat kulloinkin kyseessä olevasta kaupasta sekä asiakkaan tarvitsemien palvelujen tasosta. Asiakas pyytää huolitsijalta joko tarjouksen lähtö- ja kohdemaan kustannuksista tai huolinta- ja kuljetustarjouksen. (Melin 2011, 234.)

Huolitsijan tulee hoitaa päämiehen kanssa sovitut tehtävät (kuva 5) ja toimia sovitulla tavalla toimeksiantajansa edun mukaisesti. Tähän kuuluu edustajien ja rahdinkuljettajan valitseminen sekä toimintaohjeiden toimittaminen näille. Toimeksiantajan antama kuljetusohje velvoittaa huolitsijan suunnittelemaan kuljetuksen, valitsemaan yhteistyökumppanit ja tekemään tarvittavat sopimukset. Tarkastusvelvollisuus edellyttää sitä, että huolitsija tarkastaa kuljetettavan tavaran ja kunnon, lukumäärän, merkit, numerot ja asiapaperit. Huolitsijan velvollisuutena on vastiketta vastaan, omissa nimissään, toimeksiantajansa lukuun huolehtia tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Tehtävän suoritettuaan huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan toimeksiantajalle. (Melin 2011, 235.)



KUVA 5. Huolinnan osatekijät (Melin 2011, s. 236)

Tavaran lähettämiseen eli vientiin liittyvässä huolinnassa huolitsija valitsee saamansa toimeksiannon mukaisesti edullisimman kuljetustavan ja kuljetusreitit, varaa kuljetustilan ja solmii usein myös kuljetussopimuksen joko toimeksiantajan nimissä tai omissa nimissä. Huolitsija hankkii myös ne asiakirjat, jotka rahdinkuljettaja sitten täydentää ja allekirjoittaa. Toisinaan myös tavaran varastoinnin ja luovuttamisen kuljetusta varten hoitaa huolitsija. (Sisula-Tulokas 2007, 22.)

Vastaanottohuolinnassa eli tuontiin liittyvässä huolitsija ilmoittaa vastaanottajalle, että tavara on saapunut, ottaa vastaan tavaran rahdinkuljettajalta, maksaa rahdin, tulla tavaran ja kuljettaa sen vastaanottajalle tai huolehtii varastoinnista. Jos tavara on lähetettävä edelleen, huolitsija hoitaa toisinaan uudelleen lastauksen. Huolitsijan tehtävät yksittäisessä tapauksessa määritellään huolintatoimeksiannossa. (Sisula-Tulokas 2007, 22.)

#### 4.2.1 Pohjoismaiset speditööriehdot

Suomen lainsäädännössä ei ole lainkaan mainintaa huolitsijasta. Pohjoismaiden Speditööriliiton yleisissä määräyksissä (PSYM 2015) ovat keskeisenä osana huolitsijan tehtävät, vastuuta koskevat määräykset huolitsijan ja toimeksiantajan osalta, erimielisyyksien määräykset muodostavat puitteet huolitsijoiden toiminnalle. Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset muodostavat puitteet huolitsijoiden toiminnalle. Määräyksiä sovelletaan kaikissa PSYM:n jäsenten suorittamissa toimeksiannoissa, ellei toisin ole mainittu (Melin 2011, 232.)

PSYM:n mukana huolitsijoiden suoritettaviin tehtäviin kuuluu huolehtia tavaroiden kuljetuksesta kuljettajan vastuulla tai ilman. Lähetyksen vastaanottaminen toimeksiantajan lukuun, tavaroiden käsittely, purkaus, lastaus, pakkaus, tarkastus ja varastointi ovat myös huolitsijan tehtäviä. Hänen tulee myös hoitaa tavaroiden tullaus tai avustaa toimeksiantajaa tullauksessa, merkitä tavaravakuutus asiakkaansa lukuun, avustaa vienti- ja tuontiasiakirjojen hankkimisessa, suorittaa periminen, avustaa toimeksiantajaa lähetysten maksuun liittyvistä kysymyksissä sekä neuvoa kuljetukseen ja jakeluun liittyvissä kysymyksissä. (Melin 2011, 235 - 236.)

#### 4.2.2 Maahantuotavan kontin huolintaprosessit ja konttiehdot

Kontti on rakennettu kutakin kuljetustarvetta varten kansainvälisen ISO-standardin mukaan. Konttien mitat (taulukko 2) ilmoitetaan jalkoina. (Melin 2011, 199.) Suomen merilain mukaan kontti on kuljetusyksikkö, joka vastuunrajoituksia laskettaessa on joko yksi tavarayksikkö tai sen sisällä olevat tavarat muodostavat omat tavarayksiköt, jos ne on ilmoitettu erikseen kuljetusasiakirjaan. Itse kontille aiheutuvat vahingot tulee myös rahdinkuljettajan korvata, ellei kontti kuulu rahdinkuljettajalle. (Railas 2012, 355 - 356.)

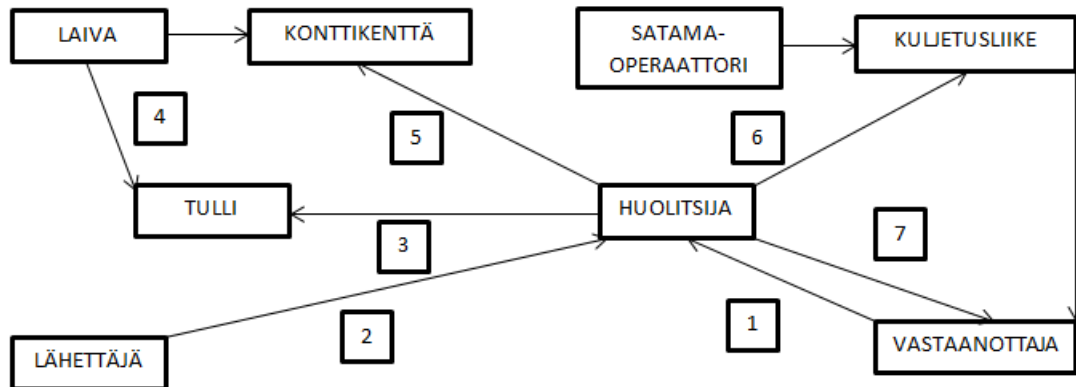
*TAULUKKO 2. Yleisimmät merikontit ja mitat ISO- standardin mukaan. (Melin 2011, 200)*

Pituus	Leveys	Korkeus	Bruttopaino
20' DC, 6058 mm	2438 mm	2591 mm	24 000 kg
40' DC, 12 192 mm	2438 mm	2591 mm	30 480 kg
40' DC, 12 192 mm	2438 mm	2896 mm	30 480 kg

Kun tavara saapuu suomalaiseen satamaan, tulee tiedon saapuvasta kontista olla jo valtamerivarustamon agentilla, feeder- varustamon Suomen edustajalla, ahtausliikkeellä, tullilla ja tavaran vastaanottajalla. Laivan saavuttua satamaan siirretään saapunut kontti tuontiterminaaliin odottamaan tavaran noutamista ja tullausta. Huolitsija tekee tuontikontista tuontitulli-ilmoituksen tullille ja terminaali-ilmoituksen terminaalille. Niistä ilmenee kontin tietojen lisäksi, kuka maksaa terminaalikulut, kontin noston, kenttävuokran ja tavaramaksun, sekä tyhjän kontin palautusosoite. (Melin 2011, 236.)

Asiakkaalla on yleensä seitsemän päivää aikaa noutaa tuontikontti satamasta ilman lisäkustannuksia. Joko huolitsija tai vastaanottaja järjestää tuontikontin jatkokuljetukseen satamasta. Ennen kuin kontti voidaan luovuttaa vastaanottajalle, tarvitaan varustamon valtakirja. Lisäksi tuontikontti täytyy pilkuttaa, jos lähtömaa on EU-maa. Jos lähtömaa on EU:n ulkopuolinen maa, kontti tullataan ja pilkutetaan. Pilkutus tarkoittaa satamaoperaattorin tavaralähetykselle antamaa yksilöityä numerosarjaa, joka merkitään lähetykseen. Kontin numeroa ei voida käyttää viitteenä, koska sama kontti voi käydä satamassa useamman kerran. Pilkutusviitteen avulla operaattori voi seurata kontin liikkeitä kuten tulopäivää, lastauspäivää ja tyhjän kontin palautuspäivää. Operaattori antaa viitetiedon huolitsijalle, joka puolestaan välittää sen kuljettajalle. Pilkutusviitetietoa vastaan määrätty kontti luovutetaan satamassa tietylle kuljettajalle. (Melin 2011, 236.)

Vastaanottaja ilmoittaa tuontikontin jatkokuljetuksesta vastaavalle yhtiölle ajankohdan, jolloin kontti halutaan purettavaksi. Kuljetusyhtiön auto noutaa kontin satamasta huolitsijalta saamiaan asiakirjoja vastaan. Kun tuoja on purkanut kontin, se palautuu tyhjänä satamaan. (Melin 2011, 236.) Kuvassa 6 on havainnollistettu maahantuotavan tavaran tuontiprosessi ja huolinta.



KUVA 6. Tavarantoontiprosessi ja huolinta (Melin 2011, s. 236)

Tavarantoontiprosessin ja huolinnan kuvaus (Melin 2011, 236) mukaan on seuraava.

1. tieto lastista vastaanottajalle, lastinluovutus huolitsijalle
2. tieto lastista lähettäjälle, lastinluovutus huolitsijalle
3. tiedot tullille lastin luovutuksesta huolitsijalle ja tullidokumentit
4. laivamanifesti
5. pilkut
6. kuljetuksen varaus
7. tieto tavarasta tai toimituksesta.

Konttikuljetusehto tarkoittaa sitä, että lastinantaja luovuttaa valmiiksi lastatun kontin tai muun kontin lailla käsiteltävissä olevan suuryksikön lastaus- ja purkaus- ja siirtoalustalle silloin kun lastinantaja asettaa kontin konttipihalle rahdinkuljettajan määräämään paikkaan. Purkaussatamassa rahdinkuljettaja luovuttaa kontin lastinantajalle silloin, kun vastaanottaja tarttuu konttiin, jonka rahdinkuljettaja on asettanut varastoon konttipihalla konttikasassa. (Railas 2012, 162.)

Konttikuljetuksiin soveltuvat muodot EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP. Vesitiekuljetuksiin tarkoitetut lausekkeet eivät sovellu konttikuljetuksiin. Kontti voi kuulua jommallekummalle kaupan osapuolelle lastinantajana, se voi kuulua rahdinkuljettajalle, tai lastinantaja tai rahdinkuljettaja on vuokrannut ne ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. (Railas 2012, 355.)

Täyttä konttikuormaa käytetään yleensä niin, että myyjä lastaa kontin täyteen homogeenista tavaraa tehtaaltaan hoitaen myös lastin sitomiset ja muut



valmistelevat toimet, ja näin lastattu kontti kuljetetaan eri kuljetusmuodoissa ostajalle asti. Vastaanottajan eli ostajan tehtävänä on sitten purkaa kontti. Kontin omistaa tai on vuokrannut jompikumpi kaupan osapuoli, ja omistaja tai vuokralle ottaja vastaa kontin puhdistus- ja siirtokuluista, ellei tätä sopimuksin siirretä toiselle osapuolelle. (Railas 2012, 356.)

Konsolidoitu konttikuorma muodostetaan siten, että eri lähettäjiltä tulevat tavarat tuodaan kuljetustermiiniin, jossa kuljetusoperaattori eli rahdinkuljettaja kokoaa eli konsolidoi nämä tavarat samaan konttiin tehden kunkin lähettäjän kanssa oman kuljetussopimuksen. Tällöin kontti tavallaan rinnastuu kuljetusvälineeseen. Kontin lastaus ja purkaus tapahtuvat rahdinkuljettajan toimesta kuljetustermiinaaleissa, ja niiden kustannukset jakautuvat mahdollisesti konttikuljetusehdoissa todetulla tavalla. Kontin puhdistus ja siirtokulut ovat sitten kuljetusoperaattorin oma asia. (Railas 2012, 356.)

## 5 ESIMERKKI KONTIN TILAUKSESTA JA KUSTANNUKSISTA

Tässä luvussa tarkastellaan ajoneuvon tuontiin liittyviä kustannuksia sekä tarvittavia toimenpiteitä. Ajoneuvon hinta ja sen kuljetukseen liittyvät kustannukset ovat suuntaa antavia. Kyseisessä esimerkissä on hankittu kaksi autoa Yhdysvalloista yksityiseltä henkilöltä.

Paikallinen huolintaliike on hoitanut ajoneuvon toimittamiseen liittyvät asiakirjat, kuten kauppasopimuksen (liite 3), rahtikirjan ja lähettäjän ohjeen. Lisäksi huolitsija on hoitanut sisämaansiirron, tavaran varastoimisen, kontin lastaamisen sekä solminut paikallisen ahtaajan kanssa sopimuksen tavaran kuormaamisesta. Huolitsijalle maksettava korvaus koostuu näistä suoritetuista tehtävistä.

Tilauksessa maksu suoritetaan etukäteen ulkomaiselle pankkitilille. Kun maksutapahtuma on näkyvillä, alkaa tavaran toimitusta koskeva tapahtuma.

Ostaja on tehnyt vakuutus sopimuksen kuljetusvakuutuksesta. Tässä tapauksessa vakuutus korvaa kadonneen kontin, muttei kontin sisäpuolella tapahtuneita vahinkoja. Tilaaja hoitaa myös itse tullauksen ja arvonlisäveron. Kotimaassa tapahtuvasta tavaran purkamisesta tilaaja maksaa paikalliselle ahtaajayritykselle.

Mikäli maahantuotavat ajoneuvot ovat ajokelpoisia ja ne on tarkoitus ajaa satamasta pois tai ajoneuvot otetaan käyttöön ennen rekisteröintiä, tulee maahantuonnin aikana tehdä ajoneuvon käyttöönottoilmoitus. (Verohallinto, linkit Henkilöasiakkaat -> Autoverotus -> Ajoneuvon käyttöönottoilmoitus.) Ajoneuvoa saa käyttää väliaikaisesti verotta enintään 3 kuukauden ajan, mikäli ajoneuvoveroilmoitus on annettu Verohallinnolle viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksesta.

Ajoneuvon käytön edellytyksenä tulee olla voimassa oleva liikennevakuutus ja sen tulee olla liikennekelpoinen. Mikäli ajoneuvossa ilmenee jotain liikennelaista poikkeavaa, on sille haettava muutoskatsastus lupaa. (Trafi, linkit Tieliikenne -> Katsastus -> Muutoskatsastus.)

Tilauksesta perittävä tullimaksu on tapauskohtainen ja riippuvainen tullien käytännöstä. Autosta perittävä tullimaksu on yleensä 10 %, mutta ajoneuvon iällä saattaa olla tietyissä tapauksissa merkitystä. Maahantuonnin veropohjaan sisällytetään tavarankuljetus-, purkamis- ja vakuutusmaksukustannukset. Nämä kustannukset otetaan huomioon siltä osin kuin ne syntyvät ensimmäisessä Suomessa olevassa kuljetussopimuksen mukaisessa määräpaikassa. Taulukossa 3 on arvioitu laskelma kahden maahantuotavan auton kustannuksista.

*TAULUKKO 3. Maahantuotavan ajoneuvojen kustannukset*

Nimike	Hinta/€	Yht.
Auto 1	10 000	
Auto 2	8 000	18 000
Kuljetusvakuutus	300	18 300
Kontin purku	100 * 2h = 200	18 500
Konttirahti	1700	20200
Huolitsija	1300	21500

Tulli	10% * 21 500	2150
Arvonlisävero	24 % * (21 500 + 2150)	5676
Tulli ja Alv yht.		7826
Yht.	21 500 + 7826	29 326

Verovelvollinen voi vähentää verollista liiketoimintaa varten maahantuomastaan tavarasta suoritettavan veron. Vähennysoikeus koskee lähestulkoon kaikkea verollista liiketoimintaa varten tehtyjä hankintoja lukuun ottamatta erinäisiä vähennysrajoitusten alaisia hankintoja. Vähennysoikeuden edellytyksenä on, että maahantuojalla on hallussaan tullauspäätös ja siihen liittyvät asiakirjat.

Esimerkki oli yksittäisen toimijan maahantuontitapahtuma. On olemassa monia eri tapoja hoitaa tavarankuljetus maahantuonti. Ostaja voi esimerkiksi käyttää välittäjäpalveluita, joiden nimissä toimivat henkilöt voivat raportoida asiakkaalle kiinnostavasta kohteesta. Yleensä välittäjäyritys solmii huolintaan liittyvät sopimukset ja huolehtii tarvittavista asiakirjoista. Välittäjäpalvelu voi olla helpoin tapa hoitaa ajoneuvon hankinta, mikäli maahantuontiin liittyvä toiminta on vierasta toimialaa, mutta kustannusten näkökulmasta se ei ole edullisin vaihtoehto.

Maahantuontia aloittelevan yrityksen kohdalla jokainen maahantuontitapahtuma on itsessään oppimiskokemus. Kokemuksen myötä tietomäärä kasvaa ja näin ollen yritys oppii tunnistamaan olennaisia tekijöitä maahantuontia koskien niin lainopillisesta kuin aikataulullisesta sekä kustannusten näkökulmasta.

## 6 YHTEENVETO

Työssä tehtiin maahantuontia suunnittelevan yrityksen ohjaava opas. Työ käsitteli maahantuontitapahtumaa ja siihen liittyviä toimenpiteitä. Työn suorittaminen tapahtui lähinnä kirjallisen tarkastelun näkökulmasta. Aihealueen laajuuden vuoksi aihe tuli rajata niin, että se olisi samaan aikaan tiivis, mutta myös kattava tietopaketti. Työn ongelmaksi koitui teorian ja käytännön vuorovaikutteinen yhteensovittaminen rajallisen aikataulun takia.

Työssä tutkittiin kuljetusalaa merikuljetusten osalta. Maailmankaupan määrästä noin 95 prosenttia kulkee meritse. Koska suurin osa mannerten välisestä kaupankäynnistä ja tavarankuljetuksesta tapahtuu meriteitse, on sillä yhteiskunnallisesti ja poliittisesti tärkeä rooli maiden välisessä kauppapolitiikassa.

Globalisaatiolla on ollut tärkeä rooli kuljetus- ja informaatiotekniikan kehityksessä. Tuotantoketjut ovat jakautuneet eri maiden suhteellisen kilpailukyvyn mukaisesti. Kuljetuskustannukset ovat alentuneet merkittävästi ja toimitusten nopeus on kasvanut huomattavasti. Arvokkaat ja nopeasti toimitettavat kuljetukset tapahtuvat ilmaitse, mutta isommat raaka-aine- tai bulkkivarat lastataan suuriin valtamerialuksiin. Olennaisen tärkeää on myös tavarankuljetuksen seurantaan ja jäljittämiseen liittyvät asiat, joita voidaan tulevaisuudessa kehittää älyliikenteen osalta.

Globalisaation myötä tavaravirtojen kasvussa on tapahtunut merkittävä muutos, joka on myös lisännyt ja monipuolistanut tullien tehtäviä. Tämä luo suuren haasteen maailman tullilaitoksille, joiden tulisi hoitaa omat velvollisuutensa ilman, että yritysten logistiikka kärsisi. Samaa aikaa kun kiihtyvä maailmankauppa luo uusia mahdollisuuksia, se myös avaa täysin uusia haasteita ja uhkia. Uhkatekijät voidaan nähdä kasvavana rikollisuutena, joka hyödyntää kansainvälisen kaupan vapauttamista ja teknologian kehittymistä.

## LÄHTEET

AVL 30.12.1993/1501. Arvonlisäverolaki. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1993/19931501>. Hakupäivä 15.5.2017.

Eskola, Anne – Lääkkö, Helena 2001. Yrityksen arvonlisäverotus. Helsinki: EDITA Oyj.

Hakanpää, Sari – Huhtala, Hanna – Johansson, Andreas – Lindholm, Matti – Paavolainen, Joonas 2016. Kansainvälinen arvonlisäverotus. Turku. Hansaprint Oy

Hemmo, Mika 2006. Sopimusoikeuden oppikirja. Helsinki: Gummerus Oy.

Hokkanen, Simo – Karhunen, Jouni – Luukkainen, Martti 2011. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Hyttinen, Pekka – Klemola, Anne 2014. Kansainvälisen kaupan arvonlisäverotus. Helsinki: KHT-Media Oy.

Incoterms®2010. Finpro. Saatavissa:

[https://www.finpro.fi/c/document\\_library/get\\_file?uuid=d1a7498d-f87d-4bda-982e-d4869c56e19d&groupId=10304](https://www.finpro.fi/c/document_library/get_file?uuid=d1a7498d-f87d-4bda-982e-d4869c56e19d&groupId=10304). Hakupäivä 14.4.2017.

Incoterms®2010. If. Saatavissa:

[https://www.if.fi/web/fi/sitecollectiondocuments/commercial/kuljetusvakuutukset/62523\\_20110433\\_incoterms\\_esite\\_fi\\_com.pdf](https://www.if.fi/web/fi/sitecollectiondocuments/commercial/kuljetusvakuutukset/62523_20110433_incoterms_esite_fi_com.pdf). Hakupäivä 27.4.2017.

Lehtinen, Tuomas 2006. Kansainvälisen kaupan liikesopimus ja remburssi. Helsinki: Suomalaisen Lakimiesyhdistys.

Melin, Kirsti 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti.

Tammertekniikka/ Amk-kustannus Oy

Merilaki, ML 15.7.1994/674. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674>. Hakupäivä 4.5.2017.

OikTL13.6.1929/228, Laki varallisuusosoikeudellisista oikeustoimista. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1929/19290228>. Hakupäivä 27.4.2017.

PSYM 2015. Pohjoismaiden Speditööriunionin yleiset määräykset 2015.

Saatavissa: [http://www.logistiikanmaailma.fi/wp-](http://www.logistiikanmaailma.fi/wp-content/uploads/2017/03/Psym_2015_fi.pdf)

[content/uploads/2017/03/Psym\\_2015\\_fi.pdf](http://www.logistiikanmaailma.fi/wp-content/uploads/2017/03/Psym_2015_fi.pdf). Hakupäivä 6.5.2017.

Railas, Lauri 2012. Incoterms ® 2010, Käyttäjän käsikirja. Helsinki:

Lakimiesliiton kustannus.

Sandvik, Björn – Sisula-Tulokas, Lena 2013. Kansainvälinen kauppalaki.

Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.

Sisula-Tulokas, Lena 2007. Kuljetusoikeuden perusteet. Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy.

Taina, Anneli 2016. Tullin hallinnollisen aseman ja ohjauksen selvittäminen.

Valtiovarainministeriö. Saatavissa:

<http://valtioneuvosto.fi/documents/10623/2033991/Selvitysraportti+Tullin+hallinnollisesta+asemasta+ja+ohjauksesta/d3a68c30-9ad8-4833-a51a-4b93165cd847>. Hakupäivä 17.5.2017.

Tapaninen, Ulla 2014. Merenkulun logistiikka. Helsinki: Otatieto.

Trafi. Saatavissa: <https://www.trafi.fi>. Hakupäivä 19.5.2017.

Verohallinto. Saatavissa: <https://www.vero.fi>. Hakupäivä 19.5.2017.

### 1.Sopijapuolen tausta:

Ostajan yhtiömuoto, laskutusosoite ja ostajan edustajien nimenkirjoitusoikeus tulee tarkistaa. Lisäksi sisäkaupassa on tärkeätä tarkistaa ostajan arvonlisäveronumero, jotta myyjälle ei tulisi ylimääräisiä arvonlisäverovelvoitteita.

### 2.Kaupan kohteen yksilöinti:

Kaupan kohde tulee määritellä mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Tavarän laji, laatu, paino, määrä, kappaleluku, varaosat ja muut ominaisuudet on syytä määritellä mahdollisimman yksiselitteisesti. Toisinaan tavarän laadun määrittely voi tarkoittaa tavarantarkastajan lausunnon perusteella tapahtuvaa määrittelyä.

### 3.Kauppahinta ja sen suorittaminen

Hinta ja sen määrittelyn perusteet tulee ilmoittaa. Hinnan osalta tulee välttää epämääräisiä ilmaisuja (laskutetaan myöhemmin tms. ). Kaikki kustannukset tulee aina pyrkiä ottamaan huomioon jo hinnan määrittelyvaiheessa. Tärkeätä on määritellä se, mitä hinta pitää sisällään. Lisäksi tulee määritellä hinnan muuttamisen edellytykset ja sen mahdolliset seuraamukset.

### 4.Maksuehdot ja maksutapa:

Sopimuksessa tulee määritellä maksun suoritusajankohta ja se, mistä ajankohdasta se lasketaan (esim. toimituspäivä) sekä maksupaikka ja suoritusvaluutta (jos muu kuin euro, valuuttakurssiklausuuli). Sopimuksesta on käytävä ilmi myös pankkikulujen maksaja ja muut mahdolliset ehdot (esim. korkomääritykset, remburssiohjeet). Maksuviivästys ja sen seuraamukset tulee määritellä.

### 5.Toimitusaika:

Toimitusajan laskeminen, toimituksen viivästyminen ja sen seuraukset, toimitusajan pidentäminen, ostajan oikeus vaatia kauppahinnan vähennystä, ostajan oikeus sopimuksen purkamiseen ja vahingonkorvaukseen tulee sisällyttää sopimukseen.

### 6.Toimitustapa ja –paikka:

Toimitustapa määritellään mieluiten käyttämällä kansainvälisiä virallisesti vahvistettuja toimitusehtoja (Incoterms, Combiterms, RAFT tai erikseen sovitut



ehdot). Toimitusosoitteen määrittäminen on tärkeitä arvonlisäveron maksamisen kannalta, sillä lasku voi mennä eri maahan kuin tavarat.

#### 7.Vapauttamisperusteet:

Tulee määritellä, minkälaisissa tilanteissa toinen osapuoli voi vetäytyä sopimuksen velvoitteista. Näihin tilanteisiin liittyvät mahdolliset korvausperusteet toiselle osapuolelle tulee myös määritellä selkeästi. Ylivoimainen este eli force majeure: ylivoimaiseen esteeseen vetoamisen edellytykset ja perusteen toteennäyttäminen sekä sopijapuolten ilmoitusvelvollisuus ja vapauttamisperusteeseen vetoamisen seuraukset tulee mainita sopimuksessa.

#### 8.Tavaran tarkastus ja sen suorittaminen:

Mahdolliset tavaran tarkastukset valmistuksen aikana, vastaanottotarkastus ja ostajan reklamaatiovelvollisuus tulee mainita sopimuksessa.

#### 9.Takuu:

Tavaralle myönnettävän takuun sisältö, takuun kattamat viat, takuu-aika, osapuolten velvollisuudet ja niiden täyttämättä jättämisestä aiheutuvat seuraamukset tulee määritellä sopimuksessa yksityiskohtaisesti. Lisäksi tulee määritellä ne kulut ja riskit, joita mahdollisesti palautettavista sekä takuun nojalla toimitetuista tavaroista seuraa.

#### 10.Omistusoikeus tavaraan

Tavaran omistusoikeuden siirtyminen ja mahdollinen omistusoikeuden pidätys tulee määritellä sopimuksessa. Siirtämällä omistusoikeutta esimerkiksi vaiheeseen, jolloin tavara on kokonaisuudessaan maksettu, voi myyjä myötävaikuttaa ostajan maksuhaluun. Jos omistusoikeus siirtyy tavaran käyttöönoton yhteydessä, on hyvä määritellä ne kohdat, jolloin myyjä voi pidättää omistusoikeuden itsellään.

#### 11.Vahingonvaaran siirtyminen:

Vahingonvaaran siirtymisestä tulee määritellä muut kuin edellä mainittujen toimituslausekkeiden sisältämät tapaukset.

#### 12.Pakkausta koskevat määräykset:

Myyjän velvollisuuksiin kuuluu pakata tavaran tavanomaiseen pakkaukseen, mutta jos vaaditaan erikoispakkauksia, tulee niistä sopia erikseen.

13.Sopimuksen voimaansaattaminen:

Sopimuksessa tulisi mainita, miten ja milloin sopimus astuu voimaan ja mitkä ovat osapuolten toimenpiteet (esim. määrättyjen asiakirjojen toimittamisvelvollisuus). Vientitoiminnassa joudutaan usein hankkimaan erilaisia lupia, todistuksia tai hyväksyntöjä ja niiden hankkiminen vie aikaa.

14.Riitojen ratkaiseminen:

Mahdollisten ongelmien varalta on paikallaan sopia etukäteen, missä yleisessä tuomioistuimessa tai välitystuomioistuimessa ja minkä sovellettavan lain mukaan asia ratkaistaan.

15.Erityiskysymykset:

Sopimustekstissä on huomioitava kaikki myytävästä tuotteesta, kohdemaasta ja erityisolosuhteista johtuvat erityiskysymykset

**EXW – EXWORKS**

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille. Sitä voidaan käyttää kotimaan kaupassa, kun taas kansainväliseen kauppaan sopivampi vastaava lauseke on useimmiten FCA. Lausekkeen ”Ex Works” mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajalle silloin, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tiloissaan tai muussa nimetyssä paikassa, esim. tuotantolaitoksessa tai varastossa. Myyjän ei tarvitse lastata tavaraa sitä noutavan ajoneuvoon eikä huolehtia mahdollisesti sovellettavasta vientiselvityksestä. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta nimetyllä toimituspaikalla mahdollisimman selvästi, sillä kustannukset ja riskit siihen saakka ovat myyjän vastuulla. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä viedessään tavaran sovitusta kohdasta nimetyltä toimituspaikalta.

**FCA – FREE CARRIER**

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille. Lauseke ”vapaasti rahdinkuljettajalla” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran luovuttamalla sen ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle myyjän tiloissa tai muussa nimetyssä paikassa. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta mahdollisimman selvästi, sillä riski siirtyy ostajalle siinä kohdassa. Jos osapuolten aikomuksena on, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle toimitiloissaan, heidän tulisi nimetä toimituspaikaksi toimipisteen osoite. Jos taas osapuolet haluavat toimituksen tapahtuvan muualla, heidän on osoitettava toinen, tarkka toimituspaikka. Toimituslauseke FCA edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

**CPT – CARRIAGE PAID TO**

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille. Lauseke ”kuljetus maksettuna” tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavaran nimeämälleen kuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa (jos

osapuolet ovat siitä sopineet). Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavarankuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan.

#### CIP – CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille.

Lauseke ”kuljetus ja vakuutus maksettuina” tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavarankuljettajalle tai muulle henkilölle sovussa paikassa (jos osapuolet ovat siitä sopineet). Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavarankuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä myös solmii vakuutus sopimuksen siltä varalta, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu sen ollessa kuljetuksen aikana ostajan vastuulla, ja maksaa vakuutusmaksun. Ostajan on huomattava, että CIP-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäislausekkeen mukaisesti. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutus suojan, hänen on joko sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä omat vakuutusjärjestelynsä. Lauseketta CIP käytettäessä myyjä täyttää toimitusvelvollisuutensa silloin, kun hän luovuttaa tavarankuljettajalle eikä vasta silloin, kun tavara saapuu ostajalle määräpaikassa.

#### DAT – DELIVERED AT TERMINAL

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille.

Lauseke ”toimitettuna terminaalissa” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarankuljettamalla sen ostajan käytettäväksi kuljetusvälineestä purettuna nimetyssä terminaalissa nimetyssä määräpaikassa tai määräsatamassa. ”Terminaaliksi” voi olla avoin tai katettu paikka, kuten laiturit, varasto, konttipiha tai tie-, rautatie- tai lentorahtiterminaalit. Myyjä vastaa kaikista riskeistä kuljetuksen aikana siihen asti, kunnes tavara on purettu terminaaliksi nimetyllä määräpaikalla.

#### DAP – DELIVERED AT PLACE

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille.

Lauseke ”toimitettuna määräpaikalle” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarankuljettamalla sen ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla saapuneesta kuljetusvälineestä purettavaksi. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen aikaisista riskeistä viedessään tavarankuljettajalle nimettyyn paikkaan.

**DDP – DELIVERED DUTY PAID**

Lauseke sopii kaikille kuljetusmuodoille, myös yhdistetyille kuljetuksille.

Lauseke ”toimitettuna tullattuna” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla purettavaksi saapuneesta kuljetusvälineestä. Myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä tavaran tuomiseksi määräpaikkaan. Hän on velvollinen vienti – ja tuontiselvittämään tavaran, maksamaan vienti- ja tuontitullin ja hoitamaan kaikki tuontimuodollisuudet.

**2. VESITIEKULJETUKSET**

Seuraavia lausekkeitä voidaan käyttää vain vesitiekuljetuksissa. Lausekkeitä käytettäessä myyjä täyttää toimitusvelvollisuutensa silloin, kun hän luovuttaa tavaran rahdinkuljettajalle eikä vasta silloin, kun tavara saapuu ostajalle määräpaikassa.

**FAS – FREE ALONGSIDE SHIP**

”Vapaasti aluksen sivulla” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tämän nimeämän aluksen vierellä, esim. laiturilla tai proomussa, nimetyssä laivaussatamassa. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy, kun tavara on aluksen vierellä ja ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista.

**FOB – FREE ON BOARD**

”Vapaasti aluksessa” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajan nimeämään alukseen nimetyssä laivaussatamassa tai osoittaa tavaran olevan jo siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy silloin, kun tavara on aluksessa. Ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista.

**CFR – COST AND FREIGHT**

”Kulut ja rahti maksettuna” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran alukseen tai osoittaa tavaran olevan jo siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut ja rahti tavaran tuomiseksi nimettyyn määräsatamaan.

**CIF – COST, INSURANCE AND FREIGHT** ”Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran alukseen tai osoittaa tavaran olevan siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut ja rahti tavaran tuomiseksi nimettyyn määräsatamaan. Myyjä solmii sen lisäksi vakuutusopimuksen, joka kattaa ostajan riskin tavaran tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana. Ostajan tulisi huomata, että CIF-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäisehdoin. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutussuojan, hänen on sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä omat vakuutusjärjestelynsä.

	Myyjä	Terminaalit	Tulli	Terminaalit	Tulli	Ostaja
<b>EXW</b> Ex Works...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Ostaja valvoo tavarain. Ostaja kantaa riskin koko kuljetuksen ajan.
<b>FCA</b> Free Carrier...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat	Nimetty toimituspaikka				Ostaja valvoo tavarain (myyjä huolehtii nimetyyn toimituspaikkaan asti).
<b>FAS</b> Free alongside ship...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Ostaja valvoo tavarain (myyjä huolehtii alukseen viereen asti).
<b>FOB</b> Free on board...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Ostaja valvoo tavarain (myyjä huolehtii alukseen asti).
<b>CFR</b> Cost and freight...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Ostaja valvoo tavarain (myyjä huolehtii alukseen asti).
<b>CIF</b> Cost, insurance and freight...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Myyjä valvoo tavarain (ostajan hyväksi) määrättyyn asti vähintään Institute Cargo Clauses (C) -ehtoon tai vastaavan ehtoon mukaisesti (jätökuljetuksen valvoo ostaja).
<b>CPT</b> Carriage paid to...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Ostaja valvoo tavarain.
<b>CIP</b> Carriage and insurance paid to...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Myyjä valvoo tavarain (ostajan hyväksi) määrättyyn asti vähintään Institute Cargo Clauses (C) -ehtoon tai vastaavan ehtoon mukaisesti (jätökuljetuksen valvoo ostaja).
<b>DAP</b> Delivered at place...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Myyjä valvoo tavarain määrättyyn asti (jätökuljetuksen valvoo ostaja).
<b>DA1*)</b> Delivered at terminal...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Myyjä valvoo tavarain terminaalin asti (jätökuljetuksen valvoo ostaja).
<b>DDP</b> Delivered duty paid...	Tavarariski Kustannukset Asiakirjat					Myyjä valvoo tavarain. Myyjä kantaa riskin koko kuljetuksen ajan.

Tavarariski siirtyy ostajalle, kun tavaralla on asetettu ostajan käytettäväksi sovitussa määrättyssä paikassa, tullattuna ja vaimiina purettavaksi.

State of Florida  
Country of Charlotte

Date

### Bill of Sale

FOR AND CONSIDERATION OF the sum of \$ \_\_\_\_\_ U.S. Dollars, inclusive with all sales tax, paid by Cash, the receipt of which is hereby acknowledged, \_\_\_\_\_ (the "Seller") of \_\_\_\_\_ (Address) **DOES HEREBY SELL, ASSIGN, AND TRANSFER** to \_\_\_\_\_ (the "Buyer") of \_\_\_\_\_ (Address) the following described property (the "property"): \_\_\_\_\_ with Vin.# \_\_\_\_\_.

The property is being sold on an "AS IS" basis and the seller disclaims all warranties, whether expresses or implied, including but not limited to, any warranty as to the condition of the Property. However, the Seller's above warranty disclaimer does not, any way, affect the terms of any applicable warranties from the manufacturer of the Property.

The Buyer has been given the opportunity to inspect the Property, or alternatively, have the Property inspected. Additionally, the Buyer has accepted the Property in its existing condition.

IN WITNESS WHEREOF, the parties have executed this Bill of Sale on \_\_\_\_\_.

Seller: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Buyer: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

---