



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
VASA YRKESHÖGSKOLA  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Johanna Katariina Manninen

# TULLI-ILMOITUSTEN SÄHKÖISTÄMINEN JA SEN VAIKUTUKSET

Liiketalous ja matkailu

2010

## VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketalouden koulutusohjelma

**TIIVISTELMÄ**

Tekijä	Johanna Manninen
Opinnäytetyön nimi	Tulli-ilmoitusten sähköistäminen ja sen vaikutukset
Vuosi	2010
Kieli	suomi
Sivumäärä	57
Ohjaaja	Kirsti Melin

---

Työni käsittelee tulli-ilmoitusten sähköistämistä ja turvauudistusta. Sähköistämisen myötä tulli-ilmoituksissa tuli pakolliseksi antaa turvatietoja sisältäviä sanomia tullin tietojärjestelmiin. Näiden ilmoitusten tarkoituksena on estää laittomia vientejä ja tuonteja sekä toimia terrorismia vastaan. Työni tavoitteena oli tutkia, millälaisia vaikutuksia näillä uudistuksilla on vientiä harjoittaviin yrityksiin ja kuinka uudistukset tulevat vaikuttamaan huolintaliikkeeseen. Työni lähtökohtana ovat olleet tullin ja kauppakamarin eri aineistot.

Tutkimuksessani olen halunnut tutkia sähköistymisen vaikutuksia paikalliseen huolintayritykseen. Tutkimukseni kohderyhmänä ovat toimineet puu- ja sahateollisuuden yritykset ympäri Suomea. Tutkimuksessani käytin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Kyselylomakkeeni sisälsi kolme eri osiota, yksi käsitteli yrityksen tietoja, toinen tyytyväisyyttä paikalliseen huolintaliikkeeseen ja kolmas osio käsitteli turvauudistusta. Kysely toteutettiin Internetissä kyselykone-sivustolla. Tutkimukseni osoitti, että turvauudistus otettiin suhteellisen hyvin vastaan, mutta suuri osa olisi halunnut pysyä vanhassa menetelmässä. Huolintaliikkeen osalta uudistus toisi todennäköisesti hieman lisää töitä, erityisesti uudistuksen alkutaipaleella.

Työ oli prosessina pitkä ja haasteellinen, mutta myös erityisen opettavainen. Olen tyytyväinen saamiini tuloksiin ja siihen, että tutkimuksen tulokset ovat tilastollisesti merkitseviä.

---

Asiasanat

Sähköistäminen, turvauudistus, vienti, tuonti

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES  
Liiketalouden koulutusohjelma

## ABSTRACT

Author	Johanna Manninen
Title	The Computerizing of Customs Messages
Year	2010
Language	Finnish
Pages	57
Name of Supervisor	Kirsti Melin

---

This thesis studied the computerizing of customs messages and thesis included new security information message. Computerizing security information messages became compulsory at the same time with custom's notification sent to the custom's information system. The aim of these notifications is to prevent illegal exports and imports and to act against terrorism. The aim of this thesis was to research what kind of effects this innovation has on export companies and how the innovation will impact forwarding companies. The sources of this thesis were the materials of the Finnish Customs and the Chamber of Commerce.

In my research the aim was to research the effects of computerizing Customs messages on local forwarding companies. The target group for the research was wood- and sawmills companies around Finland. A quantitative research method was used. The inquiry included three different sections, the first one dealing with the information of the company, the second one dealing with the satisfaction level of with the local forwarding company and the third one dealing with the security innovation. The inquiry was implemented on the internet. The inquiry showed that the security innovation was accepted quite well, but most of the companies would want to continue using the old system. To a forwarding company the innovation would bring some additional work, especially in the beginning of using the innovation.

The writing of the thesis was a long process and a very challenging one, but it was also very educational. I am satisfied with the thesis and the results that I received. Also, the research results are statistically meaningful.

---

Keywords     Computerizing, Security Information Message, Export, Import

## SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO .....	7
1.1	Yleistä.....	7
1.2	Käsitteiden määrittely.....	7
1.3	Tutkimusongelma ja työn tavoitteet .....	8
2	TULLAUS .....	10
2.1	Tuontitullaus.....	13
2.1.1	Tulliselvitysmuodot .....	14
2.1.2	Tullimenettelyt tuonnissa.....	15
2.1.3	Tullauspäätös ja tullilasku.....	19
2.2	Vientitullaus .....	20
2.2.1	Vienti-ilmoitus ja vientimenettelyyn asettaminen .....	20
2.2.2	Viennin poistumistullitoimipaikka.....	22
2.2.3	Vientimenettelyt.....	23
2.2.4	Viennin asiointitavat .....	28
2.2.5	Viennin rekisteröity asiakas .....	29
2.2.6	Etuuskohtelu.....	29
2.2.7	Vientirajoitukset.....	30
3	TULLI-ILMOITTAMISEN TURVAUUDISTUS.....	32
3.1	Turvatieodot ja turvatietouudistuksen vaiheistus Suomessa .....	33

3.1.1	Saapuvan tavaran ilmoitusten käyttöönotto .....	33
3.1.2	Viennin netti-ilmoittaminen .....	35
3.1.3	Poistuvasta tavarasta annettavat sanomat.....	35
3.1.4	Muutosten vaikutukset passitusmenettelyyn.....	37
3.1.5	EORI-numero turvatietoilmoituksiin ja passitusilmoituksiin .....	37
4	TUTKIMUSMENETELMÄT JA AINEISTON KERUU .....	38
4.1	Tutkimusmenetelmät .....	38
4.2	Aineiston keruu .....	38
4.2.1	Rahjan Huolinta Oy.....	39
4.3	Tutkimuksen luotettavuus .....	41
5	AINEISTON ANALYSOINTI .....	43
5.1	Yleistä.....	43
5.1.1	Kysymykset koskien yrityksiä .....	43
5.1.2	Kysymykset koskien Rahjan Huolinta Oy:tä .....	46
5.1.3	Kysymykset koskien turvauudistusta.....	47
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	53
7	YHTEENVETO TYÖSTÄ .....	55
	LÄHTEET.....	56

**TAULUKKOLUETTELO**

Kuvio 1: Kuinka paljon yrityksellänne on henkilökuntaa?.....	44
Kuvio 2: Kuinka monta prosenttia myynnistänne menee vientiin? .....	45
Kuvio 3: Minkä arvosanan antaisitte Rahjan Huolinta Oy:lle heidän palveluistaan? .....	46
Kuvio 4: Kuinka hyvin yrityksessänne on kouluttauduttu tulli-ilmoittamisen sähköistymiseen viennissä?.....	48
Kuvio 5: Onko mielestänne uudistuksesta tiedotettu tarpeeksi?.....	49
Kuvio 6: Aiotteko tehdä sähköiset tulli-ilmoitukset tulevaisuudessa itse vai annatteko huolintaliikkeen hoitaa ilmoitukset?.....	50
Kuvio 7: Tuoko turvauudistus helpotuksia toimintaanne?.....	52

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Yleistä

Työni käsittelee tullin palvelujen sähköistymistä ja erityisesti turvauudistusta, mikä vaikuttaa monien huolintayritysten toimintaan. Turvauudistuksen tarkoituksena on parantaa viennin ja tuonnin turvallisuutta ja estää terrorismia. Sähköisten palvelujen myötä perinteinen SAD-lomake jäi pois, eli kirjallisia ilmoituksia ei voi antaa, muuta kuin poikkeustapauksissa. Sähköisiä ilmoituksia tulee antaa viennin ja tuonnin eri vaiheissa.

Palvelujen sähköistämällä tullit pystyy kontrolloimaan ja valvomaan vientiä ja tuontia eri tavalla, kuin ennen, koska osa ilmoituksista annetaan ennakkoon. Olen koulutusohjelmassani suuntautunut kansainväliseen kauppaan ja suoritin harjoitteluni huolintayrityksessä, tämän vuoksi minua kiinnostavat uudistuksen aiheuttamat muutokset yrityksissä. Harjoitteluni aikana huomasin, että uudistus aiheutti paljon kysymyksiä ja mietteitä siitä, kuinka se vaikuttaa tulevaisuudessa. Näistä syistä halusin tutkia asiaa.

Tutkimusmenetelmänä käytin kvantitatiivista menetelmää. Aluksi olisin käyttänyt myös kvalitatiivista menetelmää, mutta aineiston haku sillä menetelmällä tuotti hankaluuksia. Näin ollen tutkimukseni perustui määrälliseen aineistoon eikä niinkään laadulliseen. Tutkimukseni kohderyhmä koostui puu- ja sahatteollisuuden yrityksistä, jotka olivat paikallisen huolintaliikkeen asiakkaita. Tutkimuksessani suurimmaksi haasteeksi ilmeni riittävä vastausten saaminen. Lopulta kuitenkin onnistuin saamaan tarvittavan määrän vastauksia ja lopullinen vastausprosentti kyselyssäni oli 45 ja näin ollen tulokset ovat tilastollisesti merkittäviä.

## 1.2 Käsitteiden määrittely

*Tullaus* on toimenpide, millä valvotaan ulkomaankauppaa ja hoidetaan tullimaksut tavaroista, joita viedään tai tuodaan kolmansista maista. Vientitullauksella tarkoitetaan vienti-ilmoitusta ja menettelyä, mikä tehdään tavaroille, jotka poistu-

vat EU:n alueelta kolmansiin maihin. Vientitullauksessa tavarasta annetaan vienti-ilmoitus, mikä on pakollinen. EU-maiden välisessä kaupassa ei tarvitse tehdä tulli-ilmoitusta eli tavaroita ei tarvitse tullata. Tuontitullauksella tarkoitetaan vastavasti tuonti-ilmoituksia ja selvityksiä, jotka tehdään kolmansista maista tuotaville tavaroille. Tavarat pitää tulliselvittää ennen kuin ne saa ottaa käyttöön tai myydä. Tuonnissa verot ja maksut määräytyvät tavarán tullinimikkeen, alkuperän ja tullausarvon perusteella. Nykyään kaikki tullausilmoitukset hoidetaan sähköisesti ja vain poikkeustapauksissa voidaan tullausilmoitus tehdä paperiversiona. (Tullihallitus 2009).

*Turvauudistus* on laaja uudistusprosessi, jonka myötä tullaukset hoidetaan kokonaan sähköisesti ja tavaroista annetaan turvatiedot sisältäviä ennakkotietoja sähköisesti tullille. Turvauudistuksella halutaan toimia terrorismia vastaan ja sen avulla pyritään ennakoimaan ja toimimaan ajoissa, mikäli viennissä tai tuonnissa ilmenee ongelmia tai rasitteita.

### **1.3 Tutkimusongelma ja työn tavoitteet**

Työni tavoitteena on tutkia, minkälaisia vaikutuksia tullauksen turvauudistuksella on Rahjan Huolinta Oy:lle. Turvauudistuksen myötä sahayritykset voivat hoitaa tulli-ilmoitukset myös itse, mikä vaikuttaa merkittävästi Rahjan Huolinta Oy:n toimintaan. Turvauudistuksella voi siis olla joko erittäin työllistävä vaikutus tai sitten päinvastoin.

Koska Rahjan Huolinta Oy on pieni yritys, on sitäkin tärkeämpää selvittää asiakkaiden tyytyväisyyttä ja palvelujen tarvetta. Tutkimusongelmana on, mitä vaikutuksia tullausprosessin sähköistämisestä ja turvauudistuksesta on Rahjan Huolinta Oy:lle. Tutkimuksessa on tarkoitus selvittää käyttävätkö yritykset myös tulevaisuudessa Rahjan Huolinta Oy:n palveluja vai tekevätkö he ilmoitukset itse. Kun tämä tieto saadaan sahoilta, voi huolintaliike ennakoida toimintaansa ja varautua, joko töiden lisääntymiseen tai vähentymiseen. Lisäksi turvauudistus aiheuttaa huolinnalle ohjelmistopäivityksiä ja henkilöstön kouluttautumista, mitkä ovat välttämättömiä uusien sähköisten palvelujen käytössä. Muutosten tiedostaminen lisää



myös yrityksen kilpailukykyä, kun henkilöstö on asiantuntevaa ja yritys on ajan tasalla. Tutkimuksessani haluan selvittää myös sitä, kuinka tyytyväisiä yritykset ovat heidän ja Rahjan Huolinta Oy:n väliseen yhteistyöhön.

Pyrin saamaan tutkimuksestani mahdollisimman tarkan ja kiinnitän erittäin paljon huomiota kysymysten laatuun ja niiden informatiivisuuteen. Haluan saada vastauksia, jotka tyydyttävät minun ja huolinnan tarpeita, ja se vaati tarkkaavaisuutta kyselyä laadittaessa. Uskon, että monissa yrityksissä on pohdittu paljon, mitä hyötyjä ja haittoja olisi, jos ilmoitukset hoidetaan itse tai jos ne annetaan toimeksiantona huolintaliikkeelle. Mutta lopullisia päätöksiä ei välttämättä ole vielä tehty ja siksi tutkimukseni tulee hyvään ajankohtaan ja se ikään kuin markkinoi Rahjan Huolinta Oy:n palveluja heille. Tämän tutkimuksen avulla yritykset huomaavat, että Rahjan Huolinta Oy:ssä on paneuduttu asiaan ja he haluavat selvittää asiakkaidensa tarpeita. Asiakkaiden on hyvä tuntea, että heidän mielipiteistään välitetään ja että yritys haluaa sopeutua asiakkaiden tarpeisiin.

Työ ja tutkimus tulevat olemaan minulle erittäin haasteellisia, koska tästä aiheesta kirjoitettua materiaalia on hyvin vähän ja lisäksi minulla on vähän käytännön kokemusta ulkomaankaupasta sekä tullin palveluista. Olen kuitenkin tyytyväinen työn aiheeseen, koska se on ajankohtainen ja hyödyllinen. Haasteelliseksi prosessin tekee myös se, että kyseisen uudistuksen eri vaiheet muuttuvat ja elävät koko tämän prosessin ajan, joten se luo tähän työhön paljon lisähaasteita.

## 2 TULLAUS

Tullauksella tarkoitetaan niitä toimenpiteitä ja menettelyitä, joita Euroopan unioniin saapuville tavaroille on suoritettava niiden luovuttamiseksi tuojatavaranhaltijalle tai joita vietävälle tavaralle on tehtävä niiden viemiseksi Euroopan unionista. Tullauksen avulla voidaan kerätä vienti- ja tuontitilastoja kolmansien maiden kaupasta, määritellään maksettavat tuonti- ja vientiverot, annetaan mahdollisuus viennin tukiaisten saamiseen ja valvotaan kauppaa ja kuljetuksia riskianalyysin avulla. Tullaus on myös erittäin merkittävä osatekijä salakuljetusten estämiseksi sekä tuonti- ja vientimenettelyjen yhteydessä tehtävien petoksien vähentämiseksi. (Kauppakamari 2/2008, E1 s.1).

### **Tullin eri asiakkuudet**

Yksityiset henkilöt voivat toimia tullilaitokseen nähden yksityisasiakkaina eli tullin käteisasiakkaina. Käytäntö tarkoittaa sitä, että henkilö saa kolmansien maiden tuontilähetykset haltuunsa maksamalla käteisellä kaikki tuontitapahtumaan liittyvät verot tullauksen yhteydessä. Kun tullauspäätos tai käteistullilasku on kuitattu maksetuksi, saa henkilö tavarat haltuunsa. Viennille määrätään hyvin harvoin vientiveroja ja sen vuoksi käteisasiakkaana toimiminen kolmansiin maihin tapahtuvassa tavarantoimittamisessa on paljon helpompaa. Tulliin rekisteröimättömästä asiakasta koskevat kuitenkin kaikki sovellettavat viennin erityisehdot, rajoitukset ja kiellot. (Kauppakamari 2/2008, E1 s.1).

### **Tullin rekisteröity asiakas**

Tullilaitoksen asiakkaaksi voi rekisteröityä maahantuojaksi tai maahanviejäksi, he voivat myös käyttää hyväkseen rekisteröidyn huolinta- tai kuljetusliikkeen asiamiespalveluja. Rekisteröityminen tullin asiakkaaksi on varsin helppoa, sillä hakemuslomake ja sen täyttöohjeet löytyvät tullin Internet-sivuilta. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.2-3).

## **Tullin edustajuudet**

Suomessa suora edustajuus poikkeaa eräistä muista unionin jäsenmaista, koska Suomessa se toteutetaan vain tavaranhaltijan tai maasta viejän omalla rekisteröidyllä tullin asiakkaaksi. Tämä käytäntö ei estä käyttämästä asiamiehenä huolintaliikettä, joka silloin tekee tullauksen asiamiehenä varsinaisen tavaranhaltijan omalla rekisteröidyn asiakkaan numerolla. Asiakas saa itse tullilta laskut ja maksuyhteenvedot. Maahantuojan tai viejän on itse annettava tullin mahdollisesti vaativat vakuudet verovelkojaan vastaan. Asiamiehenä toiminut huolintaliike ei joudu vastuulliseksi muuta kuin tahallisuuden tai törkeän huolimattomuuden kautta. EU:n tullilainsäädäntö vaatii tullin osuudelle täyden vakuuden, mutta tullilaitos voi harkita alennuskertoimien käyttöä Suomessa kannettavan arvonlisäveron osalta. Alennusluokkien valinnassa katsotaan yrityksen oman pääoman määrää ja verrataan sitä viiden viikon keskimääräiseen tullilaskuun. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.2).

Huolitsija voi toimia integroidussa tullauksessa myös välillisenä edustajana omisissa nimissään, mutta tavaranhaltijan lukuun. Myös välilliselle edustajalle voidaan myöntää alennuskertoimien käyttöä arvonlisäveroon samoin perustein kuin suoralle edustajalle. Mahdollisessa jälkikantotilanteessa välillisenä edustajana toiminut huolintaliike joutuu vastaamaan varsinaisesta tullilaskusta sekä lisäkannoista, vaikka ei olisi toiminut tahallisesti tai törkeän huolimattomasti, ja myös silloin kun päämies tai myyjä on toiminut petollisesti tai törkeän huolimattomasti. Välillisen edustajan maksukyvyttömyystilanteessa varsinainen tavaranhaltija on myös vastuussa tullilaskuista. Kun huolitsija toimii välillisenä edustajana, on kyse siitä, ettei tämä ole voinut antaa takaajana toimimisen edellyttämiä täysimääräisiä vakuuksia, jotka turvaisivat myös tavaranhaltijan. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.2).

Kolmas edustamisen muoto integroidussa tullaamisessa on toimia suorana edustajana takaajan vastuulla. Tullaus tehdään rekisteröidyn asiakkaan numerolla huolintaliikkeen toimiessa asiakkaansa nimissä ja lukuun. Vastuu koko tullivelan maksamisesta on tavaranhaltijalla, mutta huolintaliikkeen toimiessa suorana edus-

tajana takaajan vastuulla, vakuudet kattavat ensivaiheen tullilaskut täysimääräisesti ilman mitään arvonlisäveron alennusprosentteja. Tämän johdosta varsinaisen maahantuojan asema on kohtuullisen hyvin turvattu. Tässä, kuten muissakin tilanteissa, on tavaranhaltijan syytä varmentua siitä, että tullaus hoidetaan oikein, koska jälkikantotilanteessa mahdollinen lisäkanto kohdistetaan suoraan tavaranhaltijalle. Tässä tapauksessa huolintaliike joutuu yhteisvastuuseen jälkikannoissa vain tahallisuuden tai törkeän huolimattomuuden perusteella. Takaajan vastuulla toimivan huolintaliikkeen on annettava tullille omavelkainen, yhtiökokouksessa hyväksytty, takaussitoumus vakuuksien lisäksi. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.2-3).

Osalle alan yrityksistä on osoittautunut erittäin vaikeaksi saada rajaamaton yleistakaussitoumus hyväksytyksi yhtiökokouksessa. Näissä tapauksissa määritellään yleistakaussitoumukselle yläraja, joka määritellään maksimissaan kaksi kertaa tullille toimitettuun kokonaisvakuuden määrään. Huolintaliikkeen valitessa tämän vaihtoehdon tulee huomioida, että tässä arvollisesti rajatun yleistakaussitoumuksen mallissa taloudellisesti vaikuttavissa tullimenettelyissä varataan vakuudesta myös täysimääräisesti arvonlisäveron osuus ja näin ollen on käytössä kieltävä limiitti. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.3).

Tullauksessa riskienhallintaan liittyy myös kaksi raja-arvoa eli limiittiä. Kieltävä limiitti koskee huolintatoimeksiantoja, jotka tapahtuvat takaajan vastuulla. Tullilaitos ei vapauta tavaraa ennen kuin verolaskuja on maksettu ennakoon ennen eräpäivää tai vakuuksia nostettu, mikäli vakuudessa ei ole tilaa aiotulle luovutustapahtumalle. Kieltävä limiitti voidaan asettaa myös suoran ja välillisen edustajuuden asiakkaille. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.3).

Toisella limiitillä ei ole varsinaista nimeä, mutta siinä kyse on joustavasta limiitistä, joka voidaan myöntää suoran ja välillisen edustajuuden asiakkaille. Käytännössä yksittäinen, satunnainen kokonaisvakuuden ylittävä osuus ei aiheuttaisi luovutuksen pysähtymistä, vaan tulli voisi harkintansa mukaan korottaa arvonlisäveron alennuskerrointa. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.3).

Integroidussa tullauksessa otetaan manuaaliseen käsittelyyn kaikki tulli-ilmoitukset, jotka edellyttävät inhimillistä osallistumista. Yleisimpiä syitä on esimerkiksi näytteenottoharkinta. Suuret huolintaliikkeet ja keskusliikkeet voivat saada vapaamuotoisella hakemuksella oikeuden pyytää kuluttajansuojatarkastajan kannanottoa mahdolliseen näytteenottoon jo ennen tulli-ilmoituksen antamista. Kuluttajansuojatarkastaja harkitsee tilanteen, kokemuksensa ja riskianalyyysien mukaisesti tarkastustarpeen. Tarkastaja laittaa merkinnän kauppalaskuun, joka on toimitettu hänelle ennen tavaroiden saapumista. Merkinnästä käy ilmi otetaanko näyte tai tehdäänkö laatutarkastusta, tämän jälkeen tarkastaja palauttaa kauppalaskun merkintöineen asianomaiselle. (Kauppakamari 2/2008 E1 s.3).

## **2.1 Tuontitullaus**

Normaalisti tuontitullaus mielletään vaativammaksi tehtäväksi kuin vientitullaus, mutta Euroopan unionin tullikoodeksi ja sen mukaiset vaativat vientimenettelyt sekä tukiaisten moninaisuus ovat muuttaneet käsitystä. Nykyisin ei voi selvästi sanoa, kumpi näistä osa-alueista olisi helpompi tai vaikeampi. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.1).

Yhteisön tullialueelle tuodut tavarat ovat tullivalvonnassa ja ne on kuljetettava tulliviranomaisen määräämään tullitoimipaikkaan tai muuhun osoitettuun ja hyväksytyyn paikkaan. Tavaroiden saavuttua mainittuun paikkaan, ne on esitettävä tullille, mikä yleensä tapahtuu sekä tavaroiden että niihin liittyvän kuljetusasiakirjan tai kauppalaskun esittämisenä. Heti esittämisen jälkeen tavarat voidaan tulliselvittää tai, mikäli näin ei tehdä heti, on niistä annettava yleisilmoitus, jonka tulee sisältää tavaroiden tunnistamiseksi tarvittavat tiedot. Yleisilmoituksella ilmoitetut tavarat pitää varastoida tullilaitoksen hyväksymiin väliaikaisiin varastoihin eli terminaaleihin. Väliaikaiseen varastoon tilapäisesti siirretyille tavaroille on osoitettava tulliselvitysmuoto. Tulliselvitysmuoto on osoitettava meritse tuotujen tavaroiden osalta 45 päivän kuluessa yleisilmoituksen tekemisestä ja muita reittejä myöten tuotujen tavaroiden osalta 20 päivän kuluessa siitä, kun yleisilmoitus on annettu. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.1).

### 2.1.1 Tulliselvitysmuodot

Maahantuojia tai – viejiä voi valita tulliselvitysmuodon useista eri vaihtoehdoista. Yleensä tulliselvitysmuoto on melko vapaasti valittavissa oman harkinnan mukaan, ellei yhteisön kauppapoliittisen tai muiden yleisesti hyväksytyjen syiden takia ole asetettu ehtoja. Tällaisia ehtoja ovat muun muassa yhteisön kauppapoliittiset toimenpiteet, julkisesta moraalista riippuvat ehdot, yleisen järjestyksen tai turvallisuuden takaaminen, yhteiskunnan suojeleminen, kansallisaarteiden hallitseminen tai teollisen ja kaupallisen omaisuuden suojeleminen. Mahdolliset rajoitteet muistaen osoitettavia tulliselvitysmuotoja ovat tavaroiden asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueille, siirtäminen vapaavarastoon, jälleenvienti, hävittäminen tai luovuttaminen valtiolle. Tulliselvitysmuoto jälleenvienti saattaa edellyttää tavaroiden vientiä koskevien muodollisuuksien mukaan lupien kauppapoliittisten toimenpiteiden noudattamista. Tavaroiden hävittämisestä tai valtiolle luovuttamisesta ei saa aiheutua kustannuksia valtiolle, ja mahdollisesti syntyville jätteille ja romulle on esitettävä asianmukainen tulliselvitysmuoto. Valtiolle luovuttaminen voi myös toteutua niin, että valtio eli Suomessa Suomen tulli, realisoi tavaran huutokaupalla. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.1-2).

**Vapaa-alueet** ovat aidattuja alueita, jotka ovat tavallaan EU:n veroalueen ulkopuolella. Tullikoodeksin mukaan myös yhteisötavaraa voidaan sijoittaa näille alueille. Vapaa-alueille siirrettäville tavaroille ei pääsääntöisesti tarvitse suorittaa tullimuodollisuuksia, tosin itse siirtäminen voi tapahtua käytännössä tullausilmoitusta apuasiakirjana käyttäen. Nykyinen lainsäädäntö edellyttää kyseisen alueen tiukkaa ulkorajavalvontaa, eli pelkkä kirjanpidollinen erittely ei riitä. Säilyttämisen aikaa ei ole rajattu eikä mitään tuontiasiakirjoja tarvitse periaatteessa esittää. Vapaa-alueet ja –varastot vaativat kuitenkin omiin tarkoituksiinsa lisätietoja varastoitavista tavaroista, esimerkiksi vaarallisen aineen mahdollisesti aiheuttaman vaaratilanteen torjumiseksi. Näillä alueilla on myös sallittu pienimuotoinen tavaran edelleen valmistaminen tai jatkojalostaminen. Suomessa vapaa-alue eli satama toimii Hangossa. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.1-2).

### **2.1.2 Tullimenettelyt tuonnissa**

Mahdollisia ja yleisesti käytettyjä tuonnin tullimenettelyjä, jotka eivät koske yhteisökauppaa, ovat luovutus vapaaseen liikkeeseen (tällä tarkoitetaan normaalia tavaran vapauttamista EU:n sisäiseen vapaaseen liikkuvuuteen, tavaran perinteistä tuontitullaamista) ja tavaroiden lähettäminen ulkoisessa passitusmenettelyssä eli tavaroiden toimittaminen eteenpäin toiseen osoitteeseen EU:ssa t1-tullipassituksella. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.2).

ITU-tullausten käyttöönoton jälkeen on ollut mahdollista käyttää yksivaiheista tullausta, jolloin tullilaitos tuottaa samanaikaisesti sekä luovutusmääräyksen että verotuspäätöksen. Tästä huolimatta myös kaksivaiheista tullausta voidaan tarvittaessa käyttää. Yksivaiheinen tullaustoiminta on kuitenkin tehokkaampaa ja säästää kustannuksia. Luovutusmääräys- ja tullauspäätöksen identifioidaan suoraan tullin järjestelmistä. Tavaran luovuttamiseen tarvittavan luovutusmääräyksen voi lähettää sähköisesti sellaiseen luovutuspiisteeseen, johon tämä toimintamalli on avattu, muutoin luovutusmääräyksen tulostetaan ilmoituksen tekijän järjestelmästä ja toimitetaan luovutuspiisteeseen. Kun ei käytetä sähköistä ITU-tullausta vaan tehdään manuaalinen asiakirjaluovutus, täytetty tullausilmoitus esitetään tullilaitoksen luovutuspiisteessä, jossa tiedot viedään ITU-järjestelmään luovutus- tai tullauspäätöksen tekemistä varten. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.2).

### **Taloudellisesti vaikuttavat tullimenettelyt**

Taloudellisesti vaikuttavat tullimenettelyt ovat yksi tuontitullausten vaikeimmista osa-alueista, jossa lisäksi syntyy paljon vahingossa tehtyjä virheitä, jotka johtuvat tietämättömyydestä ja informaation puutteesta, harmillisen usein nämä virheet koituvat hyvin kalliiksi. Näitä tullimenettelyjä ovat: tullivarastointi, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus, väliaikainen maahantuonti, ulkoinen jalostus, yhteisöluvut (koskevat useampaa jäsenmaata) ja tietty käyttötarkoitus. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.9).

Näissä menettelyissä edellytetään tulliviranomaisen lupaa. Kyseinen lupa voi olla niin sanottu yksinkertaistettu lupa, joka saadaan määrätyin edellytyksin käyttämällä tullivalvonnasta luovuttamisessa oikeita asianmukaisia menettelykoodeja tai etukäteen hankittu lupapäätös kuten sisäisenjalostuksen lupa, tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen lupa tai yhteisölupa eli useamman jäsenmaan välinen lupa. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.2).

*Tullivarastointia* eli tavarahan asettamista tullivarastointimenettelyyn (ei vapaavarastoon tai -alueelle) käytetään, jos tavarasta ei haluta maksaa tuontiveroja määräajassa tai ei ole selvää, jääkö tavara yhteisön alueelle. Tavarat asetetaan tullivarastointimenettelyyn normaalilla yhtenäisasiakirjalla käyttäen oikeita menettelykoodeja. Tullivarastopalvelujen tarjoajia on Suomessa useita, mutta myös tavaranhaltija tai viejä voi hakea omiin tiloihinsa omaa tullivarastoa, edellyttäen vakuuksien antamista sekä kaikkien toimijoiden rekisteröitymistä tullin asiakkaaksi. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.9-10).

*Sisäinen jalostus* mahdollistaa yhteisön ulkopuolelta tuodun raaka-aineen, komponentin tai osakokonaisuuden tuomisen EU:n alueelle jatkojalostustoimenpiteitä varten. Edellytyksenä sisäiseen jalostukseen on, että tavara tuodaan kolmansista maista, valmis tavara jälleenviedään, yhteisön taloudelle ei saa aiheutua haittaa ja lisäksi jalostuksen tulee tuottaa hakijalleen jonkinlaista etua. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.10–11).

*Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus* on menettely, jota käytetään harvoin, vaikka sillä on selkeitä etuja. Tämä menettely ei edellytä valmiin tuotteen poiskuljetamista EU:sta vaan menettely päätetään yleensä tuontitullaukseen Euroopan unioniin. Ehtona on, että täytetään tiettyjä tavaroita koskevat tekniset määräykset, jotka muutoin saattaisivat olla luovutuksen esteenä. Toisena ehtona on johtaa alhaisempaan tuontitullien määrään kuin mitä kannettaisiin tuontitavaroista. Tämä menettely on luvanvaraista eli tarvitaan tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen lupa. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.11–12).



*Väliaikaisesti tulliton* eli veroton maahantuonti on mahdollista erikseen tullikoodeksin soveltamisasetuksessa mainituille tavaroille, ehtona on, että tavarat palautetaan EU:n tullialueelta kolmanteen maahan. Sallittu maassaoloaika on enintään 24 kuukautta, jollei tapausten yhteydessä ole ilmoitettu jo lyhyempää aikaa. Oikeus väliaikaiseen verottomuuteen päättyy, kun määräaika päättyy eikä aikaa ole pidennetty tai, kun ilmoitettu käyttötarkoitus on muuttunut, esimerkiksi esittelylaitte ostetaan unionin alueelle. Tällöin on osoitettava, että jälleenvienti on asianmukaisin koodein tapahtunut määräajassa, tai on suoritettava menettelyn päättäminen maahantuontitullauksella. Verottomasti maahantuodun tavaran tuontitullaaminen aiheuttaa hyvityskoron maksamisvelvoitteen siltä ajalta, jona tavara oli väliaikaisen verottomuuden menettelyssä. Väliaikaisessa maahantuonnissa käytetään ATA carnet tai CPD-carnet lomakkeita. CPD-menettely koskee vain kuljetusvälineiden maahantuontia, eikä sen käyttö ole järkevää tai tarpeellista EU:ssa johtuen sujuvammista väliaikaisen tullittomuuden menettelyistä. Sen sijaan ATA carnet vihkoon sisältyvät tulliselvitysosiot niin vientitullaukselle, transitokauttakulutuslaskelle, tuontitullaukselle, jälleenvientitullaukselle, uudelle transitoselvitykselle ja jälleentuontitullaukselle. ATA carnet:n etuina voidaan mainita, että se on kauppakamarin takaama, siihen voidaan liittää erilaisiin rajanylitystapahtumiin tarvittava määrä sivuja ja se, että se toimii hyvin myös esimerkiksi työmatkalle lähtevän asiantajan mukana. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.12–14).

*Ulkoinen jalostus* on sisäisen jalostuksen vastakohta eli viedään tavaroita ulos EU:sta kolmansiin maihin, joissa tavaroita jatkojalostetaan, korjataan tai muutetaan ja valmis tuote jälleentuodaan EU:hun. Ulkoisen jalostuksen menettely ei ole sallittua yhteisötavaroille, jos niiden viennin perusteella tuontitulli palautetaan tai muuten vältetään tuontitullin maksuvelvoite ja jos niiden vienti oikeuttaa vientipalautukseen tai jos niiden perusteella myönnetään unionin maatalouspolitiikan mukainen vientietuus. Ulkoinen jalostus on luvanvaraista ja tarvittava oikeus saadaan yksinkertaistetulla lupahakemuksella, jolloin oikeus saadaan jo käyttämällä oikeita menettelykoodeja viennin tullausilmoitukselle ja mainitsemalla vaatimus. Yksinkertaistettu menettely sopii esimerkiksi pieneen korjaustyöhön tai niin sanot-

tuun alkuperäkelpoiseen jalostukseen. Ulkoiseen jalostukseen saadaan oikeus myös hakemalla erikseen tulliviranomaiselta ulkoisen jalostuksen lupapäätöstä. Hyöty ulkoisen jalostuksen luvasta on selkeä, koska jälleentuotaessa maksetaan tuontiverot vain ulkoisesta arvonnalisäyksestä mukaan lukien toimittamisen kustannukset molempiin liikennesuuntiin. Ilman ulkoisen jalostuksen lupaa, joudutaan maasta valmistettavaksi viedystä EU:n alkuperäisestä tullittomasta raaka-aineesta maksamaan normaali tuontitulli jälleentuotaessa. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.16).

*Yhteisölupa* on melko uusi tullilainsäädännön käsite EU:ssa ja se tarkoittaa lupaa, joka on voimassa useammassa kuin yhdessä yhteisövaltiossa. Yhteisölupa voi olla esimerkiksi sisäisen jalostuksen lupa, jossa jalostus tapahtuu useammassa yhteisömaassa tai ulkoisen jalostuksen lupa, jossa jalostuksen päätyttyä tavarat jälleentuodaan toiseen yhteisömaahan kuin mistä ne vietiin. Yhteisölupa voi olla myös tuonnin jakso- tai muu tullauslupa, jossa luovutus vapaaseen liikkeeseen voi tapahtua useassa jäsenmaassa, mutta itse tullin määrääminen vain yhdessä luovutusmaasta riippumatta. Yhteisölupaa haetaan sen valtion tulliviranomaiselta, johon hakija on sijoittunut. Anomuksessa tulee mainita, missä maissa ja miten lupaa halutaan soveltaa. Tämän jälkeen tulliviranomainen on velvollinen kuulemaan tulliviranomaisia niistä maista, jotka liittyvät kyseiseen kauppakuvioon. Jos nämä eivät vastusta luvan myöntämistä 30 vuorokauden kuluessa, katsotaan heidän suostuvan haettuun lupaan. Tämä menetelmä edellyttää hakijalta erinomaista tarkkuutta ja osaamista, jotta kussakin maassa osataan toimia oikein. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.17).

Yhteisön tullitariffi tuntee suuren joukon alanimikkeitä, joissa tietyllä käyttötarkoituksella saadaan edullisempi tullikohtelu. Mikäli menettelyä sovelletaan haki-jakohtaisesti vain yhdessä jäsenvaltiossa, lupa myönnetään yksinkertaistettuna menettelynä yleensä jo luovutusvaiheessa oikeaa tullinimikettä käyttäen. Kuitenkin edellytetään, että viranomaisen on helppoa valvoa ehtona olevan käyttötarkoituksen toteutumista. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.18).

### 2.1.3 Tullauspäätös ja tullilasku

Nykyisessä vielä kaksivaiheisessa tullaustilanteessa on täydentävä, täydelliset tullaustiedot sisältävä tullausilmoitus annettava luovutuspäivästä seitsemän vuorokauden kuluessa käytettäessä manuaalitullausta, jossa tulliviranomainen täydentää tiedot tullin järjestelmään. Mikäli käytetään sähköistä EDI-tullausta, joka on luvanvarainen ja edellyttää hyväksytyä testausta, on tullausilmoitus annettava kymmenen vuorokauden kuluessa luovutuspäivästä. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.18).

Käteisasiakas, eli muu kuin tullin rekisteröimä asiakas, maksaa tullilaskunsa asianomaisen tullitoimipisteen kassaan ennen kuin saa tavarat haltuunsa normaalitilanteessa tuontieräkohtaisesti. Asiakas saa tavarat haltuunsa maksetuksi leimattua tullauspäätöstä tai tulli-ilmoitusta vastaan. Kuljetusliikkeen tai terminaaliyhtiön ei tarvitse luovuttaa tavaraa ennen kuin myös sen saatavat on maksettu. (Kauppakamari 2/2008 E2 s.18).

Rekisteröidyn asiakkaan tullivelan maksamiselle on tarkat ehdot EU:n tullikodeksissa. Pääsääntöisesti tullivelka on maksettava kymmenen päivän kuluessa siitä, kun velka on kirjattu Euroopan unionin tileihin. Käytännössä suomalainen rekisteröity tullin asiakas, joka on antanut tullivelastaan vakuuden, saa myös aina hyväkseen tullikodeksissa tarkoitettua maksunlykkäyksen. Tämä tarkoittaa tullivelan erääntymistä maksettavaksi ajanjakson ollessa kalenteriviikko neljännen tätä kalenteriviikkoa seuranneen viikon perjantaina tai ajanjakson ollessa kalenterikuukausi viimeistään tätä kalenterikuukautta seuraavan kuukauden kuudentena-toista päivänä. Käytännössä molemmilla laskutavoilla on yhtä pitkät maksuajat tullilaskulle. Suomessa käytetään yleisesti ensimmäisenä mainittua vaihtoehtoa, toinen voi tulla kysymykseen kuukausittaisessa jaksotullauksessa, mikä muutoin saattaa olla työläämpi. Maahantuojasiakkaan, joka itse ei ole tullin rekisteröity asiakas ja joka käyttää huolintaliikkeen rekisteröintiä korvausta vastaan, ei tarvitse välittää näistä määräajoista, koska maksunlykkäys on tullilaitoksen ja rekisteröidyn asiakkaan välinen sopimus. Lisäksi tavaranhaltijan ja huolintaliikkeen vä-

linen maksuaika on näiden kahden välinen sopimus. Rekisteröidylle asiakkaalle tulostetaan tullin toimesta viikoittainen koontilasku. Sen mukaisesti kaikki yhden viikon aikana tullattujen erien tuontiverot voidaan maksaa yhdellä kertaa. (Kaupapakamari 2/2008 E2 s.18 – 19).

Integroidussa tullauksessa tilanne muuttui siltä osin, että ITU-maailmassa jokainen tullauspäätös muodostaa oman tullilaskunsa, joten mahdollinen viivästysseuraamuskin lasketaan erikseen jokaisen tullauksen osalta. Myös integroidussa tullauksessa tulliviranomainen on sitoutunut toimittamaan niin sanotun maksuerittelyn, jolla yhden viikon tapahtumien verot voidaan suorittaa yhdellä kertaa. (Kaupapakamari 2/2008 E2 s.19).

## **2.2 Vientitullaus**

Viennissä yhteisötavaroita viedään pois EU:n tullialueelta. Viennistä on annettava vienti-ilmoitus, joko viejä itse antaa sen tai asiamies hoitaa ilmoituksen. Viejä voi antaa vienti-ilmoituksen joko yksivaiheisena tai kaksivaiheisena, näistä yksivaiheinen on tavanomaisin menettely. Vienti-ilmoitukset annetaan nykyisin sähköisesti käyttäen joko sähköisiä sanomia tai Tullin Internet-sivuilla olevaa netti-ilmoitusta, jota voi käyttää kuka tahansa viejä. Sähköinen vienti-ilmoittaminen on tullut pakolliseksi 1.11.2009 alkaen ja paperinen vienti-ilmoitus, SAD-lomake poistui käytöstä 31.10.2009. (Tullihallitus 2009).

Varamenettelyyn tarkoitettua lomaketta käytetään silloin, kun Tullin sähköinen vientijärjestelmä tai ilmoittajan vientijärjestelmä ei toimi. Tällä hetkellä varamenettelylomakkeena voidaan käyttää SAD-lomaketta tai muuta viennin varamenettelyä koskevissa ohjeissa mainittua dokumenttia, lopullisesta käytettävästä lomakkeesta tiedotetaan myöhemmin. (Tullihallitus 2009).

### **2.2.1 Vienti-ilmoitus ja vientimenettelyyn asettaminen**

Vienti-ilmoitusten avulla voidaan valvoa vietäviin tavaroihin kohdistuvia mahdollisia vientirajoituksia ja – kieltoja, kerätä ulkomaankaupan tilastoaineistoa, torjua

terrorismia ja kansainvälistä rikollisuutta, kantaa mahdolliset vientitullit ja valvoa vientitavaran poistumista EU:sta. Terrorismin ja rikollisuuden torjumiseksi vienti-ilmoituksen tietosisältöön lisättiin turvatiedot, jotka ovat pakollisia ilmoittaa 1.7.2009 alkaen. Nämä turvatiedot ovat vientikuljetuksen reittimaat, YK:n vaarallisten aineiden koodi ja rahdinmaksutapa. Näiden tietojen ilmoittamiseen käytettävät koodit löytyvät Tullin Internet-sivuilta. Vienti-ilmoitusten antamiseen on myös muita syitä. Tavaroiden myynti EU:n ulkopuolelle on arvonlisäverotonta. Poistumisvahvistetun vienti-ilmoituksen avulla myyjä voi osoittaa sijoittautumisjäsenvaltionsa veroviranomaiselle myynnin arvonlisäverottomuuden perusteen. (Tullihallitus 2009).

Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää, että tavara on virallisesti asetettava vientimenettelyyn ennen kuin se fyysisesti poistuu Euroopan unionista tai, jopa oikeammin, ennen kuin se fyysisesti lastataan vientiin. Tavanomaisimmat viennin tullimenettelyt ovat normaali kaupallinen vienti, ulkoisen jalostuksen menettelyyn asettaminen ja tullipassitus kolmansien maiden tullaamattomien tavaroiden ollessa kyseessä. Tullikoodeksin mukaan vienti-ilmoitus on tehtävä sen paikkakunnan mukaiseen toimivaltaiseen tullitoimipaikkaan, johon viejä on sijoittunut tai jossa tavarat pakataan tai lastataan vientikuljetusta varten. Nämä säännöt tarkoittaisivat käytännössä sitä, että esimerkiksi yritys, joka valmistaa tuotteita vientiin kolmansiin maihin Kuusamossa, joutuisi ennen kuin tavarat poistuvat Kuusamon tehtaalta, asettamaan ne vientimenettelyyn Kajaanin tullissa. Tässä tapauksessa matkaa kertyisi yli 200 kilometriä ja lisäksi samalla täytyisi pystyä ilmoittamaan Kuusamosta lastaamisen kellonaika. (Kauppakamari 2/2008E3 s.1).

Tilannetta on kuitenkin helpotettu kahdella eri mahdollisuudella. Kun kyseessä on kappaletavara, tapahtuu ilmeisimmin jossakin myöhemmässä pisteessä uudelleen kuormaus varsinaiseen vientikulkuneuvoon. Kyseisellä uudelleenlastauspaikkakunnalla kuljetus- tai huolintaliike voi ilmoittautua kuusamolaisen yrittäjän välilliseksi edustajaksi ja toimia oman paikkakuntansa mukaisessa tullitoimipaikassa vientimenettelyyn asettajana. Välillisessä edustajuudessa ongelmia voi tulla vastuissa, koska tuolloin myös välillinen edustaja on yhteisvastuussa varsinaisen vie-

jän lisäksi siitä, että tavaranti vienti aiottuun maahan oli sallittua EU:n tai EU:n puolestaan hyväksymien Yhdysvaltojen vientimääräysten mukaan. Toinen mahdollisuus on käyttää suomalaisten huolitsijoiden yhdessä Suomen tullilaitoksen kanssa kehittämää sähköpostilla tapahtuvaa vientimenettelyyn asettamista. Se vaatii, että tosiasiallinen lastausajankohta tiedetään, EU:sta poistumisen paikkakunta on Suomen valtion alueella, ei sovi vientirajoitusten tai –kieltojen alaisille tuotteille eikä tuotteille, joista saa EU:n säännösten mukaisia vientitukiaisia. Lisäksi käytössä on niin sanottu huolitsijasovelteinen ATK-vientimenettelymalli, jossa vientimenettelyyn asettaminen tapahtuu huolintaliikkeen tulostamalla yhteinäisasiakirjalla, jonka tietosisältöön suoritetaan tullissa normaali riskianalyysi ja oikeellisuustarkastus, mutta ei ilmoituksen tallentamista tullin tietojärjestelmään. Tilastotietojen keruu tehdään huolitsijan toimesta sovitussa määräajassa. Menettely on luvanvarainen ja voimassa siihen saakka, kunnes EDI-tullaus tulee pakolliseksi. (Kauppakamari 2/2008 E3 s.1).

### **Ennakkoilmoitus**

Ennakkoilmoitus on yleisesti esiintyvä käsite EU:n lainsäädännössä ja sitä saateetaan vaatia esimerkiksi kun asetetaan ennakkoon vientimenettelyyn, valtuutetun lähettäjän passituksissa, vientitukeen oikeutetussa viennissä eli feoga-viennissä sekä valtuutetun vastaanottajan passituksessa. Käytettäessä tullimenettelyihin asettamisissa ja tullipassituksissa asiamiehenä tai toimijana huolitsijaa, tämä yleensä huolehtii kaikista ennakkoon ilmoittamisista määräysten edellyttämällä tavalla. Käytännön totuus lienee kuitenkin se, että jo nykyinen ennakkoilmoitusmassa on niin suuri, että tulliviranomaisille on siihen vain hyvin tarkan profiloinnin kautta mahdollisuus tutustua asiallisesti. (Kauppakamari 2/2008 E3 s.3).

### **2.2.2 Viennin poistumistullitoimipaikka**

Mikäli vientilähetysessä tehdään vain yksi kuljetussopimus jonkin rautatieyhtiön, postin, lento- tai meriliikenneyhtiön kanssa on virallinen poistumistullitoimipaikka se paikka, jossa tavarat otetaan ensi kertaa haltuun kyseisen toimeksiannon mukaisen kuljetuksen suorittamiseksi. Mikäli yhteisöstä poistuminen tapahtuu

maanteitse, tätä vaihtoehtoa ei kuitenkaan voi soveltaa. Näin ollen esimerkiksi yhdellä kuljetusasiakirjalla Helsingistä autolla Hampuriin ja sieltä edelleen laivala Yhdysvaltoihin jatkava kuljetus vientiselvitetään siten, että poistumistullitoimipaikka on Helsinki. (Kauppakamari 2/2008 E3 s.3).

Suomen pinta-alasuuruus voi aiheuttaa tilanteen, jossa säädöksen mukainen vientimenettelyyn asettamisen tullitoimipaikka on täysin väärään suuntaan verrattuna aiottuun liikennesuuntaan, aiheuttaen tarpeettomia tyhjäajokilometrejä. Tällaisessa tapauksessa on mahdollista hakea poikkeavan vientiselvityspaikan oikeus, joka haetaan omasta tullipiiristä. Mikäli tarkoituksenmukaisen vientiselvityksen tullipiirillä ei ole mitään sitä vastaan, että vientimenettelyt aloitetaan tässä järkevästi sijoittuneessa vientiselvityspaikassa, myöntää kotipaikkakunnan mukainen tullipiiri tähän poikkeusluvan. (Kauppakamari 2/2008 E3 s.3).

### **EU:sta poistuvat tavarat**

EU:sta poistuvat tavarat on esitettävä tullille tavaroiden poistumispaikassa. Vientitavarasta tullille esitetään vientikuljetuksen mukana kulkeva viennin saateasiakirja tai varamenettelyasiakirja. Muussa kuin maantieliikenteessä poistuvasta tavarasta kuljetusliike tai satama- tai lentokenttätoimija voi esittää poistuvat tavarat poistumispaikalla käyttäen sähköisiä ilmoituksia. Sähköisiä ilmoituksia ovat saapuminen poistumispaikalle, poistumisen esittämisilmoitus ja poistumisilmoitus. Nämä uudet sähköiset ilmoitukset otetaan Suomessa käyttöön alkaen joulukuussa 2009 ja pakollisiksi ne tulevat huhtikuussa 2010. (Tullihallitus 2009).

### **2.2.3 Vientimenettelyt**

#### **Suora ja epäsuora vienti**

*Suora vientimenettely* tarkoittaa sitä, että vientitavarahan lähtö- ja poistumistoimipaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa tässä tapauksessa Suomessa. Tällöin vienti-ilmoitus kulkee seuraavasti:

1. Viejä toimittaa vienti-ilmoituksen sähköisesti Tulliin.

2. Tullin tietojärjestelmästä lähtee vastaussanoma, joka on joko hyväksymis- tai hylkäyssanoma.
3. Normaalitilanteessa, jolloin ilmoitus on virheetön ja hyväksytty, hyväksymissanomaa seuraa luovutussanoma, jonka liitteinä ovat luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD, mikä vastaa entistä SAD-lomakkeen 3-sivua.
4. EAD on toimitettava tavaroiden poistumispaikalle ja esitettävä yhdessä tavaroiden kanssa poistumispaikan Tullille.
5. Poistumispaikan Tulli vahvistaa vientitavaroiden poistumisen suoraan Tullin tietojärjestelmään.
6. Tullin tietojärjestelmästä lähtee vienti-ilmoituksen antajalle sähköisesti poistumisvahvistettu luovutus päätös, mikä vastaa poistumisvahvistettua SAD-lomakkeen 3-sivua. Tällä asiakirjalla viejä voi todentaa myynnin arvonlisäverottomuuden verottajalle. (Tullihallitus 2009).

*Epäsuorassa viennissä* vientimenettely alkaa Suomessa, ja tavara poistuu EU:sta toisen jäsenvaltion kautta. Tällöin vienti-ilmoitus kulkee seuraavasti:

1. Viejä toimittaa tulli-ilmoituksen Tulliin kuten suorassa viennissäkin.
2. Tullin tietojärjestelmästä lähtee vastaussanoma, joka on joko hyväksymis- tai hylkäyssanoma.
3. Normaalitilanteessa, jolloin ilmoitus on virheetön ja hyväksytty, hyväksymissanomaa seuraa luovutussanoma, jonka liitteinä ovat luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD, mikä vastaa SAD-lomakkeen 3-sivua.
4. EAD on toimitettava poistumispaikalle ja esitettävä yhdessä tavaroiden kanssa kuten suorassa viennissäkin.



5. Toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevan poistumispaikan tulliviranomainen hakee vienti-ilmoituksen tiedot oman maansa vientijärjestelmään EAD:ssa olevan MRN-numeron avulla.
6. Poistumispaikan tulliviranomainen vahvistaa vientitavaroiden poistumisen oman maansa sähköiseen vientijärjestelmään.
7. Suomen tullin sähköinen vientijärjestelmä saa poistumisjäsenvaltion tietojärjestelmästä automaattisesti tiedon vientimenettelyn päättymisestä.
8. Tullin tietojärjestelmästä lähtee vienti-ilmoituksen antajalle sähköisesti poistumisvahvistettu luovutuspäätös kuten suorassa viennissäkin.

Tunnistautumattoman netti-ilmoittajan prosessi eroaa ylläkuvatusta kohtien 2 ja 3 osalta. Sähköisen tullilmoituksen antamisen jälkeen ilmoittaja joutuu asioimaan tullitoimipaikassa saadakseen luovutuspäätökseen ja EAD:n. (Tullihallitus 2009).

### **Jälleenvienti**

Tavaroita, jotka eivät ole yhteisötavaroita, voidaan jälleenviedä. Jälleenvienti on tulliselvitysmuoto tavaroille, joita ei ole tullattu EU:hun ja jotka eivät ole saaneet yhteisötavaran asemaa. Tavarat ovat koko ajan tullin valvonnassa. Jälleenvientiin sovelletaan tarvittaessa vientiä koskevia muodollisuuksia mukaan lukien kauppapoliittiset toimenpiteet. Jälleenvienti tulee ilmoittaa tulliviranomaiselle ennakoon. Jälleenvientiä koskevat usein samat rajoitukset kuin vastaavaa vientiäkin. (Tullihallitus 2009).

Kun kyseessä on EU:n tullialueella olevia kolmannen maan tavaroita, jotka on asetettu erityismenettelyyn, tulee niiden jälleenviennistä tehdä tullilmoitus. Erityismenettelyillä tarkoitetaan tässä yhteydessä taloudellisesti vaikuttavia tullimenettelyjä, joilla pyritään edistämään EU:ssa toimivien yritysten kansainvälistä kilpailukykyä, parantamaan vientimahdollisuuksia luomalla mahdollisimman suotuisat edellytykset jalostettujen tuotteiden valmistukselle ja viennille EU:n tuottajien keskeisiä etuja loukkaamatta. Jälleenvienti-ilmoitukseen on liitettävä tarvitta-

vat asiakirjat. Tulli voi vaatia esitettäväksi kuljetusasiakirjoja tai tapauksen mukaan edelliseen tullimenettelyyn liittyviä asiakirjoja. Erityismenettelyä päätettäessä tavaroita voidaan tullin luvalla siirtää ilman passitusta, jolloin jälleenvienti-muodollisuudet hoidetaan erityismenettelyssä vientimenettelyn sääntöjen mukaan. Mahdollisiin yksinkertaistettuihin menettelyihin on aina saatava tullin lupa.

Tullivarastosta jälleenvietäessä jälleenvienti-ilmoitus annetaan sähköisesti sellaisesta tavarasta, josta ei anneta muuta turvatiedot sisältävää ilmoitusta, kuten sähköistä passitusilmoitusta. Ilmoitus tarvitaan siis lastattaessa jälleenvietävä tavara poistumispaikalla sijaitsevasta tullivarastosta suoraan EU:sta poistuvaan kuljetusvälineeseen. Ilmoitus tarvitaan myös siirrettäessä tavaraa tullivarastointimenettelyssä poistumispaikkaan jälleenvientiä varten. Jos tavaraa siirretään varastosta sitä valvovaan tulliin passituksen avaamiseksi, jälleenvienti-ilmoituksen käyttö on vapaaehtoista. (Tullihallitus 2009).

Kun tavaroita jälleenviedään vapaa-alueelta tai vapaavarastosta, noudatetaan jälleenvientiä koskevia säännöksiä. Tavarat asetetaan kuitenkin pääasiassa ulkoiseen passitusmenettelyyn, koska kyseessä ovat tullaamattomat kolmannen maan tavarat. (Tullihallitus 2009).

Jälleenvienti on laaja käsite ja se sisältää myös sellaiset kauttakuljetustavarat, joita ei EU:n tullialueella aseteta mihinkään tullimenettelyyn. Siirtolastaukset satamissa ja lentokentillä, tai jopa pelkät välilaskut ja pysähdykset tullialueella, ovat jälleenvientiä. Näissä tapauksissa kolmannen maan tavarat vain joko siirretään toiseen alukseen, joka poistuu tullialueelta, tai ne pysyvät muuttumattomina aluksessa. Nämäkin tavarat ovat tullivalvonnassa jälleenvientiä koskevien säännösten nojalla, ja toimijaa koskee ennakkoilmoitusvelvollisuus. (Tullihallitus 2009).

### **Postipakettivienti**

Postiksi katsotaan sellaiset lähetykset, jotka on jätetty postitoimipaikkaan ja joista on maksettu postimaksu. Määrämaasta riippuen lähetykset saavat painaa 25–35 kiloa. Lainsäädäntö velvoittaa antamaan tullille vienti-ilmoituksen sellaisista pos-

tipakettivienneistä, joiden arvo on vähintään tuhat euroa. Myös vähäarvoisemmista postipakettivienneistä on annettava sähköinen vienti-ilmoitus mikäli ne ovat feoga eli maataloustuki vientiä, vienti-ilmoitus annetaan erityismenettelyyn, vientikieltojen tai –rajoitusten alaisia tavaroita tai jos paketti on kaupallinen vientilähetys, joka toimitetaan säännöllisesti erissä ja muodostaa yhden kokonaisuuden. Vienti-ilmoitus on annettava tullille ennen paketin luovuttamista postille. Tullin luovutettua tavara vientimenettelyyn, on tullilta saadun viennin saateasiakirjan, EAD, oltava paketin mukana. Kun tavara poistuu EU:n alueelta, tulli antaa poistumisvahvistetun luovutus päätöksen joko sähköisesti tai sen voi noutaa tullista. (Tullihallitus 2009).

### **Yksinkertaistetut vientimenettelyt**

Viennin kaksivaiheiseen ilmoittamiseen ja viennin kotitullaukseen tarvitaan lupa. Nämä yksinkertaistukset ovat tarpeen vain poikkeustapauksissa. Lupaa näihin haetaan uudella yhteisölupahakemuksella. (Tullihallitus 2009).

Kotitullauksessa viejä aloittaa vientimenettelyn omissa tiloissaan. Viejä tekee merkinnät omaan varasto- tai kotitullauskirjanpitoon ja leimaa vienti-ilmoituksen itse erikoisleimalla. Tullimenettely päättyy kuten tavallisessakin menettelyssä, kun tullivirkailija leimaa vienti-ilmoituksen tullitoimipaikassa, josta tavara poistuu EU:n ulkopuolelle. Tulli voi vaatia kotitullaaajaa antamaan vienti-ilmoituksen etukäteen, mikä mahdollistaa, että Tulli voi halutessaan tarkastaa lähtevän tavarakerän kotitullaaajan tiloissa. Etukäteen annettava ilmoitus voi olla joko täydellinen tai epätäydellinen. Epätäydellinen ilmoitus sisältää vain tietyn osan vienti-ilmoituksen tiedoista, ja puuttuvat tiedot ilmoitetaan myöhemmin täydentävällä ilmoituksella. Tulli on antanut tarkat ohjeet siitä, mitkä tiedot tulee antaa täydellisellä, epätäydellisellä ja täydentävällä ilmoituksella. (Tullihallitus 2009).

Kaikkien viejien saama hyöty viennin kotitullausluvasta lähes katoaa sähköisen vienti-ilmoittamisen myötä. Sähköinen ilmoittaminen vapauttaa normaalitapauksessa viejät tullikäynnistä tavaroiden lähtöpaikassa. Sanomapohjaisesti asioivat viejät ja tunnistauneet netti-ilmoittajat saavat tarvittavat asiakirjat sekä vienti-

menettelyyn asettamisvaiheessa että menettelyn päättämisen vaiheessa sähköisesti. tunnistamattomat netti-ilmoittajat sen sijaan joutuvat asioimaan lähtöpaikan Tullissa menettelyyn asettamisvaiheessa. Heillekin voidaan toimittaa poistumisvahvistettu luovutus päätös sähköisesti. Lisäksi viennin kotitullauslupa on muuttunut uuteen muotoon. Siihen sisältyy uusia velvoitteita kuten listaus kaikista niistä lähtöpaikoista, joista viennin kotitullaja aikoo aloittaa vientimenettelyn sekä täydellinen luettelo kaikista niistä tavaroista, joita hakija haluaa sisällyttää lupaan. Lupaan liittyy edelleen kotitullauskirjanpito velvollisuus, joka tosin keventyi hiukan uudistuksen myötä. (Tullihallitus 2009).

Kaksivaiheinen vienti-ilmoittaminen, epätäydellinen ja täydentävä vienti-ilmoitus, on luvanvaraista. Se on suunnattu sellaisille vientiyrityksille, joiden vientierien tarkka määrä selviää vasta EU:n alueelta poistuvan kuljetusvälineen vientihetkellä. Tässä menettelyssä ei ole kirjanpito velvoitetta. Myöskään lähtöosoitteita ei tarvitse määrittellä etukäteen. Tavarakatelista ja määrääarviot tulee kuitenkin ilmoittaa luvassa. (Tullihallitus 2009).

#### **2.2.4 Viennin asiointitavat**

Viejä tai asiamiehenä toimiva voi jättää vienti-ilmoituksia joko Internet-lomakkeella tai sanomapohjaisesti. Internet palvelun kautta kuka tahansa pystyy antamaan vienti-ilmoituksia, koska se ei ole luvanvaraista. Linkki sähköiseen asiointiin löytyy tullin Internet sivuilta. EDI-lähettäjä on tullin asiakas, joka saa lähettää omia (tavaranhaltija) tai päämiehensä vienti-ilmoituksia (asiamies) standardin mukaisina tullin ilmoitussanomina omasta tietojärjestelmästäan Tullin ELEX-järjestelmään. Tiedonsiirrossa yritys käyttää sanomaoperaattoria. Yritys saa Tullin vastaussanomien ja niiden liiteasiakirjat suoraan omaan tietojärjestelmään. Liiteasiakirjat ovat joko sähköisen viennin saateasiakirjoja tai luovutus päätöksiä ja poistumisvahvistettuja luovutus päätöksiä. Huolintaliike tai viennin rekisteröity asiakas voi hakeutua EDI-lähettäjäksi. EDI-lähettäjältä vaaditaan tullausohjelmaa, jolla voidaan tuottaa vaadittavat sanomat tullin antamien ilmoitusstandardien mukaisina, lisäksi täytyy solmia sopimus operaattorin kanssa, joka toimittaa tarvitta-

vat verkkoyhteydet. Yrityksen on testattava tullausohjelmansa ja verkkoyhteydet tullin kanssa, jotta voi päästä EDI-lähtäjäksi. Yritysten tulee hankkia tarvittavat tullausohjelmistot niitä tarjoavilta yrityksiltä, koska tulli ei tarjoa eikä myy kyseisiä ohjelmistoja. Tarvittavat sanomaliikenteen ja sanomien tietosisällön kuvaukset ovat ilmaisia ja ne ovat saatavilla tullin Internet sivuilla. (Tullihallitus 2009).

### **2.2.5 Viennin rekisteröity asiakas**

Viennin rekisteröity asiakas on Tullin asiakas, jonka tiedot on tallennettu Tullin asiakasrekisteriin ja jolle on annettu vientiasiakkuuden jatko-osa. Rekisteröitymisvelvoitteeseen eivät vaikuta yrityksen mahdolliset tuonnin ja passituksen rekisteröidyt asiakkuudet. Rekisteröityminen on ilmaista ja sitä suositellaan kaikille viejille, erityisen hyödyllistä se on viejille, joilla on vähintään viisi vientitapahtumaa vuodessa. Useita omilla yritystunnuksillaan toimivia yrityksiä käsittävä konserni ei voi rekisteröityä kokonaisuutena, vaan jokaisen konsernin tytäryrityksen on rekisteröidyttävä erikseen. Tähän ei vaikuta se, antavatko tytäryritykset vienti-ilmoituksensa itse vai antaako esimerkiksi emoyhtiö kaikkien tytäryritystensä vienti-ilmoitukset keskitetysti. Yrityksen on rekisteröitävä kaikki ne toimipisteet, joista lähetetään vientilähetystyksiä. Jokainen toimipiste saa oman viennin jatko-osan, jonka avulla Tulli voi tunnistaa vientilähetysten lähtöpaikan. Jos yrityksellä on suomalainen y-tunnus, voi yritys rekisteröityä myös Suomessa, vaikka se olisi sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon. (Tullihallitus 2009).

### **2.2.6 Etuuskohtelu**

Maat, joiden kanssa EU:lla on vastavuoroinen etuuskohtelusopimus, myöntävät alennetun tullikohtelun tai tullittomuuden EU:n alkuperä tuotteille. Etuuskohtelua ei myönnetä kaikille tuotteille, esimerkiksi arat maataloustuotteet on usein jätetty sopimusten ulkopuolelle. Etuuskohtelun saaminen sopimusmaassa edellyttää, että vientituote on EU:n tai mahdolliseen sopimusverkostoon kuuluvan maan alkuperä tuote. Kussakin etuuskohtelusopimuksessa on mainittu, millä edellytyksillä vientimaassa tuotettava tai valmistettava tuote voi saavuttaa alkuperäaseman. (Tullihallitus 2009).

Tavaran alkuperä voidaan osoittaa EUR.1 – tavaratodistuksella tai viejän ilmoituksella. Alkuperätuotteelle on haettava vientipaikan tullilta EUR.1 – tavaratodistus. Todistuksen tulee olla tullin vahvistama ja niitä myyvät tullitoimipaikat. Viejän tulee itse täyttää todistuksen hakemusosa. Tuotteen alkuperä osoitetaan määrämaassa tällä alkuperätodistuksella etuuskohtelun saamiseksi. Jokainen viejä voi laatia kauppalaskuilmoituksen alkuperätuotteelle, jos vietävän alkuperätuotteen arvo ei ylitä kuuttatuhatta euroa. Sen sijaan valtuutettu viejä voi laatia kauppalaskuilmoituksia lähetyksen arvosta riippumatta. (Tullihallitus 2009).

Tulli voi oma-aloitteisesti tarkastaa vientiyrityksen kirjanpidosta, onko viennissä ollut edellytyksiä hakea tai laatia tuotteelle alkuperäselvitys. Vientituotteen alkuperä voidaan tarkastaa myös määrämaan tullin pyynnöstä. Jos alkuperäselvitys osoittautuu vientimaassa väärin perustein haetuksi tai laadituksi, niin etuuskohtelu evätään määrämaassa. Tullilta EUR.1 –tavaratodistusta hakevan tai itse kauppalaskuilmoituksia laativan viejän on aina pystyttävä esittämään alkuperäaseman todistavat asiakirjat. Näitä asiakirjoja tulisi säilyttää vähintään kolme vuotta. (Tullihallitus 2009).

### **2.2.7 Vientirajoitukset**

Joidenkin tavaroiden vientiä on rajoitettu tai kokonaan kielletty joko yhteisö- tai kansallisilla säännöksillä. Tällaisia rajoituksia ovat esimerkiksi aseiden, ampumatarvikkeiden, kaksikäyttötuotteiden, kulttuuriesineiden ja otsonia tuhoavien aineiden vienti. Suomessa tulli toimii valvovana viranomaisena. Itse rajoituksia kuitenkin hallinnoivat muut viranomaiset kuten sisäministeriö, ulkoministeriö ja museovirasto. (Tullihallitus 2009).

Vientirajoitukset ilmoitetaan vienti-ilmoituksessa koodeilla. Sekä paperimuotoisessa että sähköisessä vienti-ilmoituksessa nämä koodit ilmoitetaan lisätietokohdassa. Jos vietävään tavaraan kohdistuu vientirajoitus, on viejän haettava vientilupa asianomaiselta rajoitusta hallinnoivalta viranomaiselta. Luvan numero on merkittävä tulli-ilmoituksen, SAD, tai sähköisen tulli-ilmoituksen lisätietokohtaan. Sen lisäksi se on esitettävä menettelyynasettamisvaiheessa, jos lupaviranomainen

niin määrää tai tulliviranomainen sitä vaatii. Tarvittaessa lupaan on tehtävä lupaehtojen mukaiset vienti-merkinnät. (Tullihallitus 2009).

YK ja EU ovat päättäneet eräistä alueellisista vientikielloista ja talouspakotteista, jotka ovat toistaiseksi voimassa tapauskohtaisesti. Päätösten voimaan saattamisesta, täytäntöönpanosta ja raportoinnista vastaa ulkoasiainministeriö. Lisätietoja saa ministeriön kauppapoliittisen osaston vientivalvonta-asioiden yksiköstä. Tullin rajoituskäsikirjaan on koottu yhteen kaikki lakisääteiset vienti-, tuonti- ja kauttakulkurajoitukset, joissa tulli on määrätty valvontaviranomaiseksi. Rajoituskäsikirja koostuu itsenäisistä osioista, jotka on ryhmitelty rajoitusten alaisten tavaroiden mukaan. Kunkin osion kohdalla selvitetään kyseiseen tavaraan liittyvät rajoitukset eri tullimenettelyissä. (Tullihallitus 2009).

### 3 TULLI-ILMOITTAMISEN TURVAUUDISTUS

Tulli-ilmoittamisen turvauudistuksella pyritään vähentämään laittomia vientejä kolmansiin maihin sekä laitonta tuontia kolmansista maista. Turvauudistuksen myötä vienti-ilmoitukset tehdään kokonaan sähköisesti eikä paperisia ilmoituksia enää tehdä. Uudistus vaikuttaa ulkomaankauppaa käyvien yritysten, kuljetusliikkeiden ja alan palveluyritysten toimintaan ja edellyttää muutoksia esimerkiksi tietojärjestelmiin sekä tiedonhallintaprosesseihin. EU:n jäsenmaissa uudistus on merkinnyt valtavaa järjestelmien kehittämistä. Ilmoituksia annetaan uudistuksen myötä enemmän, jolloin koko prosessia pystytään tarkkailemaan paremmin ja mahdolliset uhkatekijät voidaan poistaa ajoissa. Lisäksi sähköiset ilmoitukset sujuvoittavat tullin palveluita, koska ilmoituksia jätetään ennakkoon. Turvauudistuksen oli määrä astua voimaan 1.7.2009, mutta sen voimaantulo siirtyi loppuvuodelle, koska kaikki jäsenmaat eivät kyenneet muuttamaan järjestelmiään alkuperäisessä aikataulussa ja tällöin olisi ollut kohtuutonta vaatia uudistuksen käyttöönottoa alkuperäisen aikataulun mukaan. Sähköinen vienti-ilmoitus tuli pakolliseksi 1.11.2009.

Uudistus on tähän mennessä saanut vain vähän palautetta, koska monet yritykset eivät koe sitä vielä ajankohtaiseksi ja useimmille on edelleen vaikea hahmottaa, mitä kaikkea uudistus pitää sisällään ja mitä muutoksia se tuo yrityksiin. Työntekijöiden kouluttaminen ja ennakointi tuleviin tilanteisiin on kuitenkin suotavaa ja erittäin kannattavaa, ja näin on myös osa yrityksistä tehnyt. Turvauudistukseen liittyen yritysten tulisi selvittää, haluavatko yritykset tehdä ilmoitukset itse vai antaa ne asiamiehen hoidettavaksi. Yrityksissä tulee miettiä myös uudistuksen vaikutuksia esimerkiksi kaupallisiin prosesseihin, toimitusketjun eri osapuolten velvollisuuksiin ja vastuisiin sekä raportointiin ja riskienhallintaan lisäksi yritysten tulee tarkistaa sopimukset.



### 3.1 Turvatiedot ja turvatietouudistuksen vaiheistus Suomessa

Tavaran saapumisesta EU:n alueelle ja poistumisesta EU:n alueelta annetaan turvatiedot sisältäviä ennakkotietoja sähköisesti tullille. Turvatiedot ovat lainsäädännöllinen pohja ilmoituksille ja niiden tietosisällöille tullikoodeksin soveltamisasetuksessa. Turvatiedot ovat toimijatietoja, tavaratietoja, rahti- ja reittitietoja. (Tulliasiakashallinta 2009).

Euroopan Unionin turvatietouudistuksen edellyttämiä ja Suomen tullin sähköisen tulliasioinnin uudistamiseen liittyviä tulli-ilmoituksia otetaan Suomessa käyttöön vaiheittain. Syksyllä 2009 käyttöön otetut uudet sähköisen tulliasioinnin sovellukset ovat: viennin netti-ilmoittaminen 1.10.2009 alkaen ja saapumisen ja poistumisen ilmoitusten sanomailmoittaminen AREX-järjestelmään 14.12.2009 alkaen. (Tullin Asiakastiedote 2009).

#### 3.1.1 Saapuvan tavaran ilmoitusten käyttöönotto

Kuljetusyhtiöiden vastuulla olevia, saapuvaa tavaraa koskevia uusia ilmoituksia voi antaa Suomen tullin AREX-järjestelmään sanomaliikenteen kautta 14.12.2009 alkaen. Näitä ilmoituksia ovat saapumisen yleisilmoitus, yleisilmoitus ja esittämislmoitus. Väliaikaiseen varastointiin liittyvät uudet AREX-ilmoitukset otetaan käyttöön sanomaliikenteessä vuoden 2010 ensimmäisellä neljänneksellä. Saapuvan tavaran AREX-ilmoitusten netti-ilmoittaminen alkaa Suomessa vuoden 2010 toisella vuosineljänneksellä. Saapuvasta tavarasta annettavat uudet ilmoitukset suositellaan annettavaksi heti, kun se on mahdollista, vaikka pakollisiksi ne tulevat vasta 1.1.2011. Jos nämä ilmoitukset on annettu suositusten mukaisesti, voidaan myös AREX-ilmoituksen jälkeinen tuonnin tulli-ilmoitus antaa sähköisesti etukäteen. (Tullin asiakastiedote).

**Saapumisen yleisilmoituksella** annetaan turvatiedot ja se tulee kaikissa kuljetusmuodoissa pakolliseksi EU:ssa 1.1.2011. Suomen tullille näitä ilmoituksia on voinut antaa vuoden 2009 marras – joulukuun vaihteesta lähtien. Ilmoituksen tietoja käytetään turvallisuutta ja vaarattomuutta koskevan sähköisen riskianalyysin

tekoon. Suomen tullille annettu saapumisen yleisilmoitus toimii samalla myös yleisilmoituksena väliaikaista varastointia varten, kun tavarat on esitetty tullille. Ilmoitus annetaan sähköisesti tullin AREX-järjestelmään. Saapumisen yleisilmoitus on annettava määräajassa ennen niiden tavaroiden saapumista EU:n tullialueelle, joita ilmoitus koskee. Ilmoituksen antamisesta on vastuussa kuljetusliike, joka on tehnyt kuljetussopimuksen maahantuotavasta tavarasta. Kuljetusliike voi käyttää myös edustajaa ilmoitusten antamiseen. Erillistä saapumisen yleisilmoitusta ei tarvita, jos maantieliikenteessä saapuvasta tavarasta on annettu etukäteen sähköinen passitusilmoitus, jossa on myös turvatiedot. (Tulli – saapumisen yleisilmoitus).

**Yleisilmoitus** annetaan eritavoin kuljetusmuodosta riippuen. Meriliikenteessä yleisilmoitus annetaan nyt sekä EU:n ulkopuolelta että EU-satamista tulevasta lastista osana Portnet-järjestelmään annettavaa alusilmoitusta. Nykymuotoinen yleisilmoituskäytäntö muuttuu viimeistään 1.1.2011. Tällöin meri- ja lentoliikenteessä EU-satamista ja EU-lentokentiltä saapuvista tavaroista annetaan yleisilmoitukset sähköisesti tullin AREX-järjestelmään. Uusimuotoisia sähköisiä yleisilmoituksia on saanut antaa jo marras – joulukuun vaihteesta 2009. Jos EU:n ulkopuolelta Suomeen saapuvasta tavarasta on annettu sähköinen saapumisen yleisilmoitus ja siihen liittyvä esittämisilmoitus, ei tavarasta anneta enää erillistä yleisilmoitusta. Saapumisen yleisilmoitus muuttuu tavarán hyväksytyn esittämisilmoituksen myötä statukseltaan yleisilmoitukseksi. (Tullihallitus – yleisilmoitus 2009).

**Saapumisen esittämisilmoitus** annetaan tavaroista, joista aletaan antaa tullin AREX-järjestelmään saapumisen yleisilmoituksia ja yleisilmoituksia. Tämä ilmoitus tulee pakolliseksi 1.1.2011. Ilmoituksesta on vastuussa kuljetusliike. Tällä hetkellä tullille ei tarvitse esittää erillistä saapumisen esittämisilmoitusta, vaan nykyinen yleisilmoituskäytäntö kattaa sekä yleisilmoituksen että tavarán esittämisen. (Tullihallitus – saapumisen esittämisilmoitus 2009).

### 3.1.2 Viennin netti-ilmoittaminen

Vientitavarasta on vaadittu ilmoitettavaksi turvatiedot sähköisillä vienti-ilmoituksilla sekä SAD-lomakkeella annetuilla vienti-ilmoituksilla 1.7.2009 alkaen. Jo vuoden 2008 lopusta käytössä olleen sanomaliikenneilmoittamisen lisäksi sähköisen vienti-ilmoituksen pystyi antamaan 1.10.2009 alkaen myös netti-ilmoituksena. Sähköinen vienti-ilmoittaminen tuli pakolliseksi Suomessa 1.11.2009 alkaen. (Tullin asiakastiedote 2009).

**Vienti-ilmoituksen** antaa viejä tai asiamies ennen tavarán lähettämistä, ottaen huomioon määräajat poistumiseen. Vienti-ilmoitus sisältää normaalit vienti-ilmoituksen tiedot sekä turvatiedot. Ilmoitus annetaan joko XML-sanomana tai netti-ilmoituksena ELEX-järjestelmään. Hyväksytty ilmoitus saa tapahtumatunnuksen ja MRN-numeron. (Tulli – asiakashallinta).

### 3.1.3 Poistuvasta tavarasta annettavat sanomat

EU:sta poistuvasta tavarasta on annettava erillinen poistumisen yleisilmoitus, jos poistuvasta tavarasta ei ole annettu turvatietoja osana vienti- tai passitusilmoitusta. Tämän ilmoituksen voi halutessaan antaa Suomen tullille AREX-järjestelmään käyttöönoton myötä sanomaliikenteessä 14.12.2009 alkaen. Netti-ilmoittaminen tulee mahdolliseksi poistuvan tavarán AREX-ilmoitusten osalta vuoden 2010 ensimmäisellä neljänneksellä. Pakollista ilmoitusten käyttö on vasta 1.1.2011 alkaen. (Tullin asiakastiedote 2009).

Kansallisesti käyttöön otettavaksi suunnitellut meri-, lento- ja rautatieliikenteen uudet sähköiset ilmoitukset otetaan Suomessa käyttöön sanomaliikenteessä 14.12.2009 alkaen. Näitä ilmoituksia ovat saapuminen poistumispaikalle - ilmoitus vientijärjestelmään ja poistumisen esittämisilmoitus sekä poistumisilmoitus AREX-järjestelmään (ilmoitukset selitetty alla). Netti-ilmoittaminen tulee mahdolliseksi poistuvan tavarán ilmoitusten osalta vuoden 2010 ensimmäisellä neljänneksellä. Poistuvan tavarán uudet ilmoitukset Suomen kautta EU:sta poistuvasta tavarasta tulevat pakollisiksi 1.4.2010 alkaen. (Tullin asiakastiedote).

**Poistumisen yleisilmoituksen** antaa varastonpitäjä, kuljetuksesta vastaava, tavaranhaltija tai asiamies. Määrääjat ovat samat kuin vienti-ilmoituksessa. Ilmoitus annetaan niistä tullaamattomista tavaroista, joista muutoin ei ole annettu turvatiedot sisältävää jälleenvienti- tai passitusilmoitusta. Ilmoitus annetaan XML-sanomana tai netti-ilmoituksena AREX-järjestelmään. Oleellinen sisältö on tava- ra-, toimija- ja turvatiedot. Hyväksytty ilmoitus saa MRN-numeron. (Tulli – asiakashallinta).

**Saapuminen poistumispaikalle -ilmoituksen** (arrival at exit) antaa toimija, jolle tullin on antanut luvan antaa tällaisia ilmoituksia. Ilmoitus annetaan vientimenettelyyn asetetun tavarahan saapuessa poistumispaikalle. Oleellinen sisältö on vienti-ilmoituksen MRN-numero. Tätä ei tarvita tavaroiden poistuessa maanteitse EU:sta tai jos vientimenettelyyn asetettavien tavaroiden esittämispaikka on poistumispaikan valvonta-alueella. Tullin hyväksymissanoma on samalla lastauslupa satamassa, lentokentällä tai junarahtiterminaalissa. (Tulli – asiakashallinta).

**Poistumisen esittämisilmoituksen** (manifest presentation) antaa kuljetuksesta vastaava tai valtuutettu ennen tavaroiden poistumista EU:sta. Ilmoitus annetaan ennen aluksen lähtöä satamasta tai lentokentältä tai ennen junan lähtöä fyysiseltä rajanylityspaikalta. Oleellinen tietosisältö on kaikkien poistuvien erien MRN-numerot. MRN-numero muodostuu maan ja vuoden sekä ilmoituksen järjestysnumeron mukaan, lopussa oleva kirjain viittaa ilmoituksen tyyppiin ja viimeinen numero on tarkistemerkin. Jos meri- tai lentoliikenteessä lähtevän vientitavaran lopullinen EU:sta poistumispaikka ei ole Suomessa, annetaan Suomessa silti AREX-järjestelmään samansisältöinen sanoma. (Tulli – asiakashallinta).

**Poistumisilmoituksen** (exit notification) antaa kuljetuksesta vastaava, kun tavarat ovat poistuneet EU:sta. Oleellinen tietosisältö on poistumisen esittämisilmoituksen viite. Tätä ei tarvita maantieliikenteessä. Jos meri- tai lentoliikenteessä poistuvan vientitavaran lopullinen poistumispaikka ei ole Suomessa, annetaan Suomessa AREX-järjestelmään samansisältöinen sanoma. (Tulli – asiakashallinta).

### **3.1.4 Muutosten vaikutukset passitusmenettelyyn**

Passitusmenettelyyn asetettavasta tavarasta voi ilmoittaa turvatiedot erillisen saapumisen tai poistumisen yleisilmoituksen sijasta osana sähköistä passitusilmoitusta. Turvatietojen ilmoittaminen passitusilmoituksella on ollut mahdollista jo 4.7.2009 alkaen. Passitusmenettelyyn ilmoitettavasta tavarasta vaaditaan turvatietoja pakollisina vain poistuvan tavaran passitusilmoituksissa 1.1.2011 alkaen. (Tullin asiakastiedote).

### **3.1.5 EORI-numero turvatietoilmoituksiin ja passitusilmoituksiin**

EORI-rekisteröiminen tarkoittaa sitä, että tulli myöntää yritykselle yhden EORI-numeron, jota yrityksen tulee käyttää tunnisteenä asioidessaan minkä tahansa EU-jäsenmaan tulliviranomaisen kanssa. Suomessa rekisteröityjen suomalaisten toimijoiden EORI-numero muodostuu maakoodista FI+yritystunnus. Saapumisen ja poistumisen yleisilmoituksissa sekä kaikissa muissakin AREX-järjestelmään annettavissa ilmoituksissa tulee antaa ilmoittajan ja ilmoituksesta vastuussa olevan toimijan tunnisteenä EORI-numero. EORI on EU:n laajuinen järjestelmä taloudellisten toimijoiden rekisteröintiä ja tunnistamista varten. Sen käyttöönotto kaikissa EU-maissa pohjautuu osana turvauudistus-kokonaisuutta. Suomessa tulli on EORI-rekisteröinnistä vastaava viranomainen ja suomalaiset yritykset rekisteröidään aina Suomessa. Myös kaikissa sähköisissä passitusilmoituksissa on pitänyt käyttää passituksesta vastaavasti EORI-numeroa 1.9.2009 alkaen. Suomen tulliin rekisteröitynyt tullausasiakas ilmoittaa edelleen kaikilla tulli-ilmoituksillaan yritystunnuksensa ja siihen liittyvän T-jatko-osan kuten ennenkin. Sähköisissä viennin, tuonnin ja passituksen tulli-ilmoituksissa yritystunnus on samalla myös yrityksen EORI-numero, eikä erillistä EORI-numeroa tarvitse hankkia. (Tullin asiakastiedote 2009)(Tullihallitus 2009).

## **4 TUTKIMUSMENETELMÄT JA AINEISTON KERUU**

### **4.1 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimusaineiston keräämisessä ja tutkimustulosten analysoinnissa käytettiin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Tutkittavana aineistona voidaan käyttää joko olemassa olevia tilastoja tai itse tuotettuihin kyselyihin perustuvia aineistoja. Kvantitatiivisen menetelmän ideana on, että tuloksia voidaan yleistää. Kvalitatiivinen menetelmä perustuu rajoitettuun empiiriseen aineistoon, mikä on usein yksityiskohtaisempi, mutta sitä ei voi koskaan yleistää koskemaan suurempaa perusjoukkoa. Haastattelut ovat yleisimmin käytetty kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä. (Tutkimussuunnitelman laadinta).

Kyselylomakkeeni koostui kvantitatiivisista kysymyksistä. Suurin osa kysymyksistä oli tilastollisia, koska koin ne tässä tilanteessa helpommin analysoitaviksi ja uskoin, että saan niihin varmemmin vastauksia. Halusin kuitenkin tehdä osasta kysymyksistä avoimia, jotta saisin myös laadullisesti hyviä vastauksia. Kyselyn toteutuessa huomasin kuitenkin, että laadullisiin kysymyksiin oli vastattu heikosti. Kysymyslomakkeen laadinta oli osittain haasteellista, koska halusin pitää koko kyselyn sopivan lyhyenä, jotta mahdollisimman moni vastaisi kaikkiin kysymyksiin.

### **4.2 Aineiston keruu**

Toteutin kyselyn Internetissä kyselykone.fi -sivustoilla, koska Internetin välityksellä toteutettu kysely säästi postituskuluja ja lisäksi aineisto pysyi hyvin kasassa ja sitä oli helpompi käsitellä. Kysely lähetettiin yhteensä 80 yritykselle. Sivustojen avulla kyselyn laatiminen oli yksinkertaista ja kyselyn runko pysyi selkeänä. Kyselyyn vastaaminen oli myös yksinkertaista ja vaivatonta, mikä on nykyisin yrityksille tärkeää, vastaajan ei tarvinnut postittaa erillistä vastauskuorta vaan hän pystyi hoitamaan kyselyyn vastaamisen nopeasti työkoneelta. Kysely lähetettiin yrityksen yhteyshenkilölle sähköpostitse, mistä he pystyivät helposti siirtymään tekemään kyselyä. Tämän kaltaisissa kyselyissä ongelmana on yleensä se, että

lähetetty sähköposti hukkuu muiden postien sekaan eikä niihin muisteta vastata. Ongelmana on myös se, että suuri osa ihmisistä pitää kyselyihin vastaamista tarpeettomana ja aikaa vievänä, ja myös tuolloin tämän kaltaiset sähköpostit päätyvät yleensä roskapostiin. Vastauksia tarvittiin 36, jotta tutkimustulokset olisivat tilastollisesti merkitseviä. Tämä tavoite myös saavutettiin. Viimeisten vastausten saaminen oli kuitenkin erittäin vaikeaa, koska jouduin lähettämään muistutusviestejä useampaan kertaan. Uskon, että muutamien yritysten kohdalla olisi toiminut paremmin postitse lähetetty kyselylomake, mutta se olisi vaikeuttanut vastausten analysointia ja tilastoimista.

Kyselyn laatiminen vaati kokonaisuudessaan aikaa, koska kysymykset tuli miettiä tarkoin ja pyrkiä saamaan niistä mahdollisimman selkeitä. Kysymyksiä laatiessa huomasin, että niihin tulee helposti myös tulkintavirheitä, joten senkin vuoksi kysymykset oli hyvä pitää suhteellisen lyhyinä ja ytimekkäinä. Annoin kysymyksiä luettavaksi useille tutuille henkilöille, jotka sitten kommentoivat niitä ja samalla pystyin testaamaan, ilmeneekö kysymyksissä tulkintavirheitä.

Listasin kysymyksiä jo työni alkuvaiheessa, jotta saisin muokattua ja lisäiltyä niitä ajoissa. Lopuksi päädyin jakamaan kysymykset kolmeen eri osioon, jotta kokonaisuus olisi selkeä ja ymmärrettävä. Kyselyssä käsiteltiin turvauudistuksen lisäksi yrityksen taustatietoja, kuten henkilöstömääriä ja vientiä sekä yritysten yhteistyöstä Rahjan Huolinta Oy:n kanssa. Pidin näitä hyvin oleellisina asioina kokonaisuuden kannalta. Kyselyä laatiessa ja lähettäessä oli huomioitava myös yritysten yksityisyys ja se, mitä tietoja yrityksistä halusin laittaa työhöni. Työssäni ei ole kerrottu yritysten nimiä eikä sellaista tietoa, mistä vastaajat voisi yhdistää vastauksiin, ja nämä tiedot oli erittäin tärkeää muistaa mainita myös vastaajille. Painotin heille, että vastaukset käsitellään luottamuksella eikä niitä anneta eteenpäin.

#### **4.2.1 Rahjan Huolinta Oy**

Rahjan Huolinta Oy on sahatavaran vientiin erikoistunut huolinta-, kuljetus- ja ahtausyhtiö sekä laiva-agentti ja meklariliike. Rahjan Huolinta Oy toimii satamassa yksityisenä operaattorina. Rahjan Huolinta Oy sijaitsee Kalajoen Rahjan sata-

massa. Rahjan Huolinta Oy työllistää noin 50 työntekijää. Huolinnan ja sataman sijainti on erinomainen, koska kuljetusmatkat ovat kohtuulliset ja maantieyhteys valtatie kahdeksalta on vain neljä kilometriä. (Kalajoen Satama 2009).

Hyvän sijaintinsa vuoksi Rahjassa on ollut satamatoimintaa jo 1800-luvun lopulta lähtien. Nykyiselle paikalleen satama on siirtynyt 1950-luvun lopulla ja sen jälkeen satamaa on pyritty kehittämään voimakkaasti. (Kalajoen Satama 2009).

Laivalastit kootaan useiden yritysten toimituksista, mikä mahdollistaa myös pienten vientierien toimituksen edullisesti. Vientiin toimitettavat tavarat voidaan asiakkaan halutessa noutaa huolinnan omalla kuljetuskalustolla, mikä helpottaa asiakkaan työtä. Satama on erikoistunut puutavaran käsittelyyn ja sataman asiakkaina on noin 60 sahayritystä. Sahatavaraa viedään pääasiallisesti Englantiin, Espanjaan ja Välimeren maihin. Sahatavaran lisäksi viedään myös vaneria, teräsrakenteita, rautaromua, kasvuturvetta, viljaa ja puupellettiä. (Kalajoen Satama 2009).

Satamaoperaattorin tehtäviä ovat esimerkiksi tavaroiden lastaus ja purkaminen alukseen tai muuhun kuljetusvälineeseen, tavaroiden kiinnittäminen ja irrottaminen, satamassa tapahtuvien kuljetuksien hoitaminen, tavaroiden vastaanottaminen, varastoiminen ja luovutuksessa tapahtuva määrän ja kunnon tarkistaminen, laivausyksiköiden kokoaminen ja purkaminen, raportointi, tavaroiden siirtäminen kuljetusvälineestä toiseen ja tavaroiden ahtaus aluksessa tai sijoittelu muussa kuljetusvälineessä. (Kauppakamari 2/2008, A2 s.10).

Satamaoperaattorin tehtävät on sovittu satamaoperointisopimuksessa ja se on velvollinen hoitamaan vain sopimuksessa mainitut tehtävät. Sopijapuolina ovat satamaoperaattori ja tämän toimeksiantaja. Toimeksiantajan solmiessa sopimuksen hän toimii samalla myös tavaralan lähettäjän ja vastaanottajan puolesta näiden valtuuttamana asiamiehenä. Tavaralan lähettäjä ja vastaanottaja ovat siten myös sidottuja satamaoperointisopimukseen. Toimeksiantajan vastuulla on antaa satamaoperaattorille tarvittavat tiedot ja ohjeet hyvissä ajoin ennen tehtävien suorittamista. Yleiset satamaoperointiehdot määrittelevät tarkkaan kunkin osapuolen tehtävät ja vastuun jakautumisen. Osapuolet voivat kuitenkin määrittellä tehtävät ja vastuun



myös erillisillä sopimuksilla, jos yleisiä ehtoja ei haluta käyttää. (Kauppakamari 2/2008, A2 s.9-10).

### 4.3 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta mitataan reliabiliteetin ja validiteetin avulla. Reliabiliteetilla tutkitaan sitä, että saadaanko tutkimuksella luotettavaa tietoa todellisuudesta. Kun reliabiliteetti on hyvä, havainnot eivät ole sattumanvaraisia ja jos eroja syntyy, tarkoittaa se sitä, että asiassa on todellisia eroja. Reliabiliteetti on edellytys validiteetille, millä määritellään tutkitaanko sitä, mitä on tarkoituskin. Kyselytutkimuksissa ongelmia syntyy, kun yritetään selvittää, mitä ihmiset ajattelevat. Tällöin voi ongelmaksi muodostua se, että ilmauksilla ja ajatuksilla on eroa, eli sanat eivät vastaa ajatuksia. Tämä pätee myös kysymysten laatijaan eli osaako ilmaista kysymyksissä oikein sen, mitä tietoa haetaan. Työssäni kysymykset olivat sellaisia, että tämän kaltaisia virheitä ei todennäköisesti syntynyt. Yritin tehdä kysymyksiin mahdollisimman selkeät vastausvaihtoehdot ja osassa kysymyksistä oli vaihtoehtona myös 'en osaa sanoa' vaihtoehto, jolloin vastaajaa ei pakoteta valitsemaan itselleen sopimatonta vastausta. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara. 2002).

Tutkimuksessa pyritään välttämään virheiden syntymistä, mutta silti tulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. On hyvä miettiä, mistä saa kaikista luotettavinta tietoa ja pyrkiä vähentämään virheitä aiheuttavia tekijöitä. Kirjallisissa kysymyksissä on aina riski, että tutkimuksen laatija ja vastaaja ymmärtävät kysymykset eritavalla. Yritin minimoida virheet tekemällä kysymyksistä selkeitä ja mahdollisimman lyhyitä, mutta silti oli mahdollista, että vastaaja tulkitsee kysymykset eritavalla kuin olisi tarkoitettu. Tutkimuksessani ilmeni hyvin vähän tulkintavirheitä. Tulkintavirheitä ilmenee mielestäni enemmän avoimissa kysymyksissä, kuin monivalinta kysymyksissä. Yritin tehdä lähes kaikki kysymykset monivalinta kysymyksiksi, jolloin tulkintavirheitä ei juuri syntynyt. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara. 2002).

Kyselyn luotettavuuteen vaikuttaa myös se, kuinka vastaajat ovat suhtautuneet tutkimukseen ja ovatko he pyrkineet vastaamaan kyselyyn huolellisesti ja rehellisesti.

sesti. Kyselylomakkeessani oli viimeisenä kohtana kysymys itse tutkimuksesta eli vastaajat saivat halutessaan antaa palautetta kyselystäni. Saamani palaute oli hyvää, joten vastaajat olivat ilmeisesti tyytyväisiä kyselyyni eikä se tuntunut turhautavalta. Luotettavuuteen vaikuttaa myös se, olenko tavoittanut oikeat ihmiset kyselyn vastaamiseen ja kuinka hyvin he ylipäättään ovat perillä asioista. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara. 2002)

## **5 AINEISTON ANALYSOINTI**

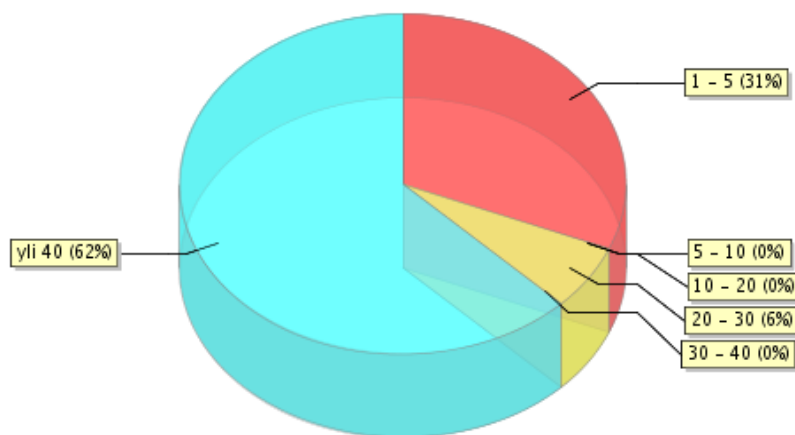
### **5.1 Yleistä**

Tein tutkimuksen tulli-ilmoittamisen turvauudistuksesta ja sen vaikutuksista vientiä harjoittaviin yrityksiin ja Rahjan Huolinta Oy:n. Tutkimuksen kohderyhmä määräytyi pääosin Rahjan Huolinta Oy:n asiakas yrityksistä, jotka ovat kaikki saha- ja puuteollisuuden yrityksiä. Tutkimukseeni sisältyi myös haastatteluja tulin henkilökunnan kanssa, joiden avulla sain erilaisia näkökulmia asiasta. Kysely lähetettiin yhteensä 80 yritykselle ja vastauksia tuli 36, joten vastausprosentti oli tässä tutkimuksessa 45 prosenttia. Tämä vastausprosentti on erittäin hyvä, koska tällöin tutkimuksen vastauksia voidaan yleistää ja tutkimustulokset ovat tilastollisesti merkitseviä.

Kysely koostui kolmesta eri osiosta, joista ensimmäisessä käsiteltiin yritykseen kohdistuvia asioita kuten henkilöstön määrää ja vientiä. Kyselyn toisessa osiossa keskityttiin yrityksen ja Rahjan Huolinta Oy:n yhteistyöhön ja yrityksen tyytyväisyyteen yhteistyöhön Rahjan Huolinta Oy:n kanssa. Kolmannessa eli viimeisessä osiossa käsiteltiin turvauudistusta ja sen vaikutuksia yrityksen toimintaan ja lisäksi kysyttiin yritysten mielipiteitä uudistuksesta.

#### **5.1.1 Kysymykset koskien yrityksiä**

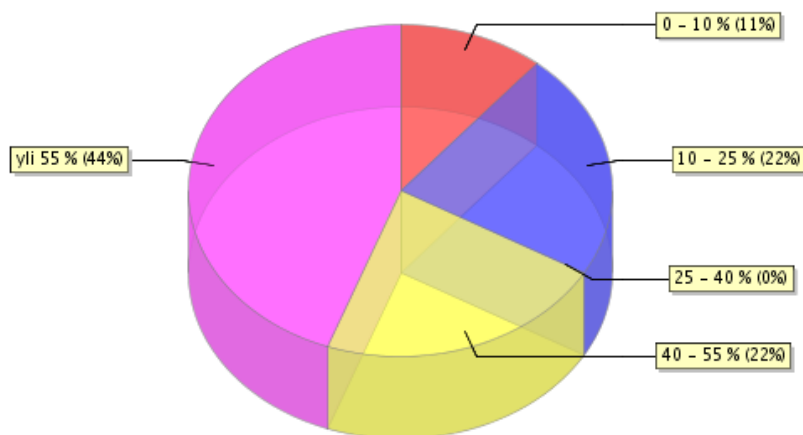
Kun kysyttiin, kuinka paljon yrityksellä on henkilökuntaa, noin 62 prosenttia vastasi henkilökuntaa olevan yli 40 (kuvio 1). Kun pyysin tarkentamaan lukua, osoitautui että yli 50 prosenttia yrityksistä työllisti yli 60 henkilöä ja noin kolmasosassa oli yli 100 henkilöä. Tästä päätellen suurin osa vastanneista tuli suurista yrityksistä.



**Kuvio 1: Kuinka paljon yrityksellänne on henkilökuntaa?**

Kun kysyttiin, onko yrityksellä omaa kuljetuskalustoa, lähes kaikki vastasivat, ettei ole. Yrityksissä kuljetukset olivat ulkoistettua ja monet käyttivät nimenomaan huollinnan kuljetuspalvelua tavaroiden siirtämiseen. Huolintaliikkeen kannalta tämä on hyvä asia, koska heitä tämä työllistää enemmän ja huolintaliikkeen on helpompi seurata tavaroiden saapumista satamaan, kun kuljetukset hoidetaan omalla kalustolla.

Kun kysyttiin, kuinka monta prosenttia yrityksen myynnistä menee vientiin, Yrityksistä 44 prosenttia vastasi, että heidän myynnistään yli 55 prosenttia menee vientiin, 22 prosentilla yrityksistä vientiin menee 40 – 50 prosenttia, 22 prosentilla yrityksistä vientiin menee 10 – 25 prosenttia ja 11 prosentilla yrityksistä vientiin menee enintään 10 prosenttia myynnistä (kuvio 2). Tämä osoittaa, että markkinat ovat keskittyneet paljolti ulkomaille. Kun lukua tarkennettiin, noin 39 prosenttia ilmoitti vientiin menevän yli 65 prosenttia myynnistä ja näistä noin puolella vientiin meni yli 80 prosenttia myynnistä.



**Kuvio 2: Kuinka monta prosenttia myynnistänne menee vientiin?**

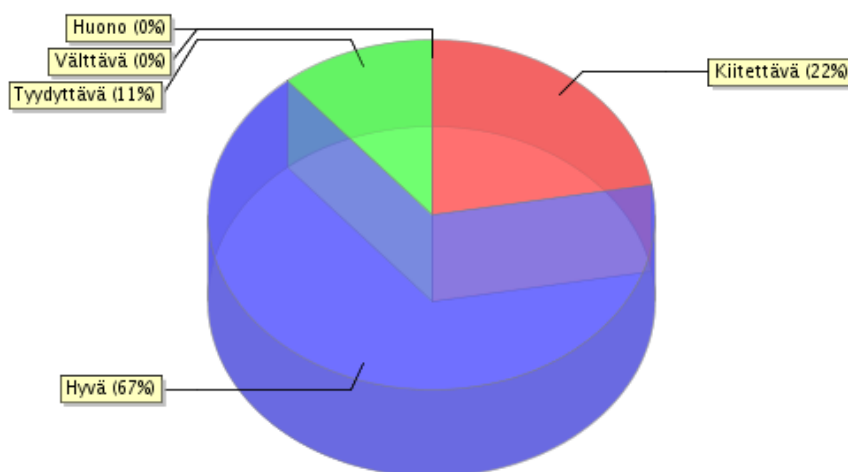
Kun kysyttiin, kuinka monta prosenttia viennistä menee kolmansiin maihin eli EU:n ulkopuolelle, noin 33 prosenttia vastasi kolmansiin maihin menevän yli 60 prosenttia viennistä. Kolmasosalla yrityksistä viennistä menee alle 20 prosenttia EU:n ulkopuolelle ja noin 28 prosentilla yrityksistä viennistä menee 34 – 50 prosenttia EU:n ulkopuolelle. Näiden tulosten mukaan, kolmannet maat ovat merkittäviä kauppakumppaneita puukaupassa, koska lähes jokaisella yrityksellä kolmansiin maihin menee merkittävä osa myynnistä. Tärkeimpiä vientimaita mainittiin 20 ja näistä puolet oli EU:n ulkopuolisia maita. Merkittävimpiä maita on muun muassa Egypti, Algeria, Ranska, Japani, Israel, Hollanti ja Englanti.

Halusin kysyä lisäksi, kuinka paljon maailmanlaajuinen talouskriisi on vaikuttanut yritysten myyntiin ja yli 67 prosenttia yrityksistä vastasi talouskriisin vaikuttaneen rajusti myyntiin ja hintoihin. Noin 44 prosenttia vastasi myynnin vähentyneen 20 – 30 prosenttia ja noin 5 prosentilla myynti oli vähentynyt yli puolella edellisvuoteen verrattuna. Tämä tilanne oli yrityksillä kesällä 2009, joidenkin osalla tilanteet ovat muuttuneet edelleen rajusti. Myynnin vähentyminen ei oletettavasti ole vaikuttanut yritysten ja Rahjan Huolinta Oy:n yhteistyöhön.

### 5.1.2 Kysymykset koskien Rahjan Huolinta Oy:tä

Tässä osiossa kysymykset kohdistettiin Rahjan Huolinta Oy:n ja siihen, kuinka tyytyväisiä ovat yritykset heidän välisestä yhteistyöstä.

Kun kysyttiin yritysten tyytyväisyyttä yhteistyöhön Rahjan Huolinta Oy:n kanssa, vastaukset osoittivat, että kaikki yritykset ovat tyytyväisiä yhteistyöhön. Ja lisäksi kaikki aikoivat käyttää Rahjan Huolinta Oy:n palveluita myös jatkossa. Kun yritykset antoivat Rahjan Huolinta Oy:lle arvosanan heidän palveluistaan, antoi 22 prosenttia vastaajista arvosanaksi kiitettävän, 67 prosenttia antoi arvosanaksi hyvän ja 11 prosenttia antoi arvosanaksi tyydyttävän (kuvio 3). Tämä kertoo, että yleisesti ottaen kaikki yritykset ovat varsin tyytyväisiä huollinnan palveluihin, mutta joidenkin mielestä palveluissa on myös pieniä puutteita. Ja kun kysyttiin, mitä he haluaisivat parantaa Rahjan Huolinta Oy:n toiminnassa ja palveluissa, muutamat vastasivat, että laivayhteyksien laajentaminen ja autokaluston lisääminen parantaisivat toimintaa, suurin osa jätti tämän kohdan tyhjäksi. Palveluiden ja toimintojen parantaminen on kuitenkin vaikeampaa, kun niihin ei anneta tarpeeksi palautetta ja koska asiakkaat eivät kommentoinut tätä kysymystä, voisi kuvitella parannusten olevan sellaisia, mitä ei voida toteuttaa esimerkiksi junayhteyden läheisyyteen.



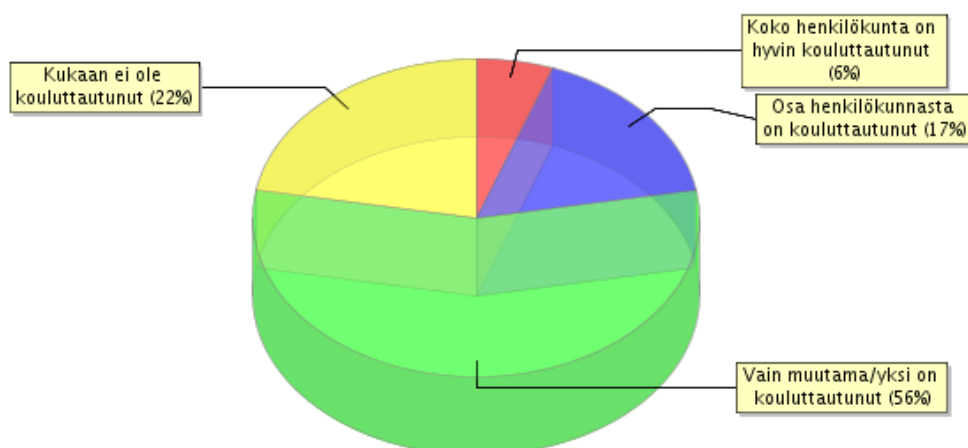
**Kuvio 3: Minkä arvosanan antaisitte Rahjan Huolinta Oy:lle heidän palveluistaan?**

Huolintaliikkeen valintaan vaikuttivat eniten etäisyys tehtaalta, ostajan valinta, hinnoittelu ja kustannukset, joustavuus henkilö ja yritys tasolla, täsmällisyys ja laivayhteydet. Rahjan Huolinta Oy:n vahvuuksiksi luettiin joustavuus, asiakaslähtöisyys, erikoistuminen sahatavaran laivauksiin, hyvä kuljetuskalusto, henkilökunnan ystävällisyys, asiantuntevuus ja tehokkuus pienenä yrityksenä. Heikkouksiksi mainittiin junayhteyden puuttuminen, korkeat hinnat, rajatut laivayhteydet sekä konttaliikenteen puuttuminen.

### **5.1.3 Kysymykset koskien turvauudistusta**

Kyselyn viimeisessä osiossa kysymykset kohdistettiin turvauudistukseen ja yritysten mielipiteisiin uudistuksesta.

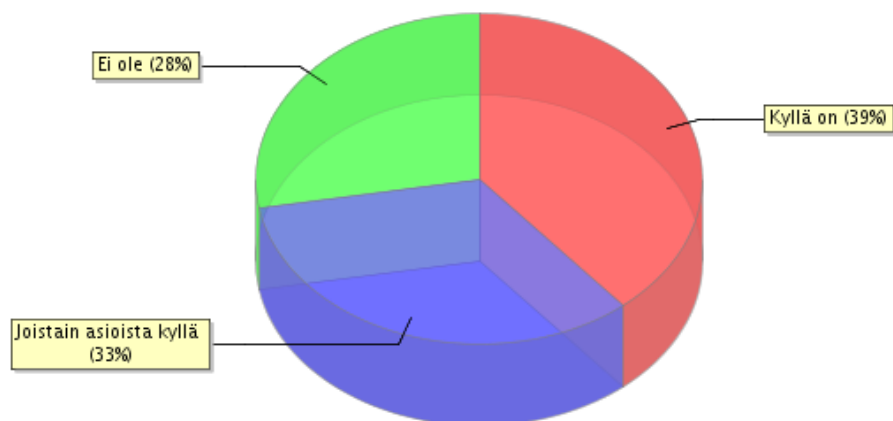
Ensimmäisenä kysyin, kuinka hyvin yrityksissä on kouluttauduttu tulli-ilmoittamisen sähköistymiseen viennissä. Tällä kysymyksellä tarkoitin, onko yrityksen henkilökuntaa osallistunut esimerkiksi Kauppakamarin järjestämiin koulutus- ja tiedotustapahtumiin. Vastaukset jakautuivat niin, että 6 prosentilla yrityksistä koko henkilökunta on kouluttautunut, 17 prosentilla osa henkilökunnasta on kouluttautunut, 56 prosenttia vastasi, että vain muutama tai yksi on kouluttautunut ja 22 prosenttia vastasi, ettei henkilökunnasta kukaan ole kouluttautunut (kuvio 4). On ymmärrettävää, että yrityksissä ei ole tarpeellista koulutusta koko henkilökuntaa, vaan ainoastaan ne henkilöt, jotka työskentelevät viennin parissa. Yleensä viesti kulkeutuu näiden henkilöiden mukana myös muulle henkilökunnalle ja näin ollen yritysten ei ole järkevää tuhata varoja koko henkilökunnan kouluttamiseen.



**Kuvio 4: Kuinka hyvin yrityksessänne on kouluttauduttu tull ilmoittamisen sähköistymiseen viennissä?**

Seuraavaksi kysyttiin, onko uudistuksesta tiedotettu tarpeeksi ja tähän vastaukset jakautuivat melko tasaisesti (kuvio 5). Vastanneista 39 prosenttia oli sitä mieltä, että uudistuksesta on tiedotettu tarpeeksi. Vastanneista 33 prosenttia vastasi, että joistain asioista on tiedotettu tarpeeksi ja loput 28 prosenttia vastasi, ettei uudistuksesta ole tiedotettu tarpeeksi. Tähän saattaa olla syynä se, että monissa yrityksissä pyritään selvittämään itse asioita ja kysellään esimerkiksi tullista tai huolintaliikkeestä tietoa uusista asioista. Yleensä nämä yritykset myös osallistuvat hyvin ajankohtaisiin koulutustilaisuuksiin. Yhtä suuri joukko on myös niitä, jotka eivät hanki tietoa itse vaan haluavat, että uudistuksista tiedotetaan tarpeeksi esimerkiksi lehtien avulla. Ja viitaten edelliseen kysymykseen, 22 prosenttia yrityksistä vastasi, ettei kukaan henkilökunnasta ole kouluttautunut, tämä osoittaa, että noin neljäsosa yrityksistä ei ole osallistunut koulutustilaisuuksiin, mistä saa parhaiten tietoa uudistuksista.



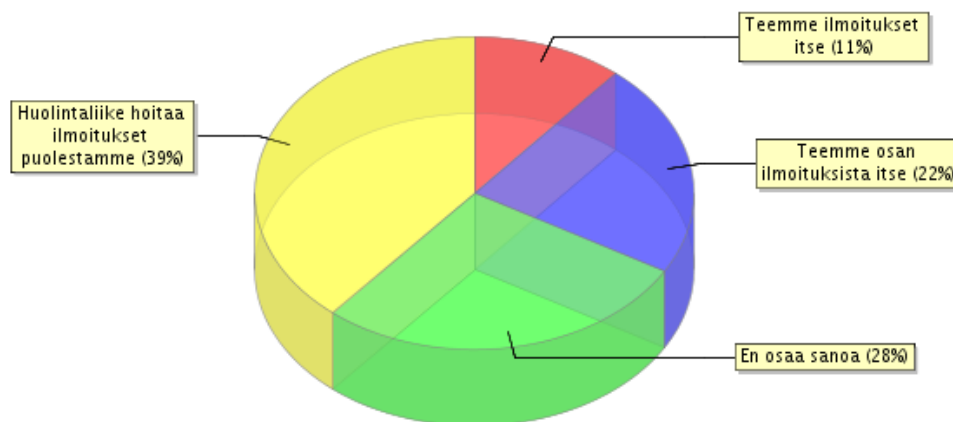


**Kuvio 5: Onko mielestänne uudistuksesta tiedotettu tarpeeksi?**

Kun pyysin perustelemaan vastausta, osa vastasi, että ainoa tieto oli tullut tullin jakamien tiedotteiden kautta. Osa perusteli, että oli kuullut vain huhuja uudistuksesta, eikä mitään varmaa tietoa ollut saatu.

Kysyin yrityksiltä myös sitä, ovatko he liittyneet tullin asiakkaiksi ja suurin osa, 72 prosenttia on liittynyt tullin asiakkaaksi. Yrityksistä 11 prosenttia aikoi liittyä myöhemmin tullin asiakkaaksi ja loput 17 prosenttia vastasi, etteivät ole liittyneet.

Yksi tutkimuksen tärkeimpiä ja oleellisimpia kysymyksiä, oli aikovatko yritykset tehdä sähköiset tulli-ilmoitukset tulevaisuudessa itse vai antavatko he huolintaliikkeen hoitaa ilmoitukset. Tähän kysymykseen tuli paljon hajontaa, mutta tilanne näyttää hyvältä huolintaliikkeen kannalta. Yrityksistä 11 prosenttia ilmoitti tekevänsä ilmoitukset itse, 22 prosenttia aikoi tehdä osan ilmoituksista itse, 28 prosenttia ei osannut vielä sanoa ja 39 prosenttia ilmoitti, että huolintaliike hoitaa ilmoitukset yrityksen puolesta (kuvio 6).



**Kuvio 6: Aiotteko tehdä sähköiset tulli-ilmoitukset tulevaisuudessa itse vai annatko huolintaliikkeen hoitaa ilmoitukset?**

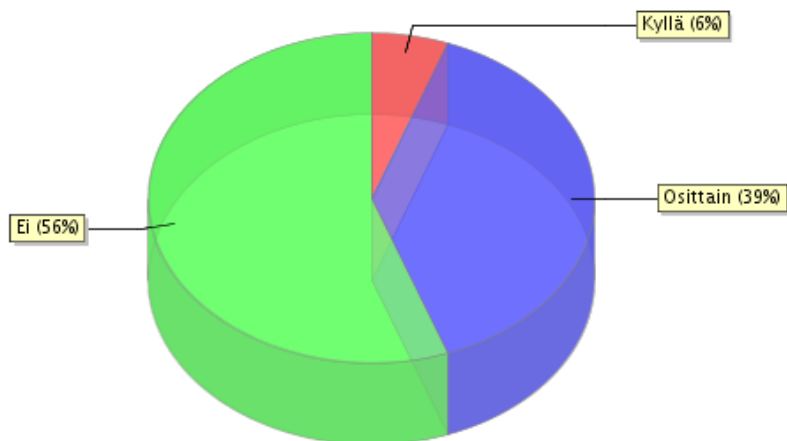
Tämä kysymys oli tärkeä ja oleellinen sen vuoksi, että sen avulla pystytään arvioimaan, miten uudistus vaikuttaa huolintaliikkeen työmääriin. Tämä oli myös yksi tärkeimpiä asioita, mitä Rahjan Huolinta Oy halusi tietää asiakasyrityksistään. Suurin osa yrityksistä on kuitenkin jo päättänyt, että huolintaliike hoitaa ilmoitukset heidän puolestaan, mutta viidesosa yrityksistä ei ole asiaa vielä päättänyt. Nämä tilanteet voivat kuitenkin muuttua hyvinkin nopeasti, jos yritykset kokevat, että ilmoitukset on helpompi hoitaa itse ja jos se vaikuttaa esimerkiksi huollinnan palvelujen hinnoitteluun. Toisaalta on myös mahdollista, että yritykset tekevät ensin ilmoituksia itse ja mikäli siitä ei ole suurta rahallista hyötyä, he siirtävät sen huolintaliikkeen toimeksi.

Seuraavaksi kysyin, onko tämän hetkiselällä talouskriisillä vaikutusta yrityksen päätökseen, viitaten edelliseen kysymykseen. 83 prosentin enemmistö totesi, ettei taloustilanteella ole vaikutusta päätökseen. Kuitenkin kuusi prosenttia vastasi taloustilanteen vaikuttavan päätökseen ja loput 11 prosenttia vastasi sen vaikuttavan osittain heidän päätökseen. Taloustilanteen muuttuessa myös näihin asioihin voi tulla muutoksia. Jos yritykset kokevat tekevänsä rahallisia säästöjä tekemällä ilmoitukset itse, he varmasti pyrkivät siihen myös jatkossa vaikka taloustilanne kohentuisikin.

Kun kysyin, kuinka yritykset uskovat vienti-ilmoitusten sähköistymisen vaikuttavan yhteistyöhön Rahjan Huolinta Oy:n kanssa, ei suuria muutoksia ollut havaittavissa. Yrityksistä 83 prosenttia ei uskonut tapahtuvan muutosta tämän hetkiseen tilanteeseen. Yrityksistä 17 prosenttia uskoi yhteistyön lisääntyvän ja kukaan ei uskonut yhteistyön vähentyvän. Tämä on myös merkittävä tieto huolintaliikettä ajatellen, koska tämän perusteella yhteistyö yritysten välillä ei vähene.

Kun yrityksiltä kysyttiin, onko heidän mielestään tulli-ilmoittamisen turvauudistus tarpeellinen, 72 prosenttia ei osannut sanoa, 17 prosenttia totesi sen olevan hyödyllinen ja loput 11 prosenttia oli sitä mieltä, ettei turvauudistus ole tarpeellinen. Mielestäni tämä kertoo siitä, että uudistukseen ei vielä osata ottaa kantaa ja tarpeellisuus osataan sanoa vasta tulevaisuudessa. Osa perusteli asiaa sillä, että aiemman systeemin kanssa ei ole ollut koskaan ongelmia vaan päinvastoin. Ja kun yrityksiltä kysyttiin, pysyisivätkö he mieluummin vanhassa järjestelmässä, 50 prosenttia vastasi kyllä. Kysymykseen 39 prosenttia vastasi, ettei osaa sanoa ja 11 prosenttia vastasi, että ei pysyisi vanhassa järjestelmässä. Ne yritykset, jotka käyttivät kotitullausta, tunsivat sen vaivattomammaksi.

Kun kysyin, tuoko turvauudistus helpotuksia yrityksen toimintaan, jakautuivat vastaukset seuraavasti. Kuusi prosenttia vastasi uudistuksen tuovan helpotuksia, 39 prosenttia vastasi sen tuovan osittain helpotuksia ja 56 prosenttia oli sitä mieltä, ettei uudistus tuo helpotuksia yrityksen toimintaan (kuvio 7). Turvauudistuksen mukana tulevia helpotuksia on esimerkiksi se, ettei tulli-ilmoituksia tarvitse postittaa vaan ne voidaan lähettää sähköisesti Internetin välityksellä. Tällöin myös katoaa se riski, että posti katoaisi välille eikä lähetys pääsisi perille. Myös Internetin käytössä voi ilmetä katkoksia, jolloin sanomia ei saada perille, mutta tällöin voidaan käyttää poikkeusmenetelmänä entistä ilmoitustapaa.



**Kuvio 7: Tuoko turvauudistus helpotuksia toimintaanne?**

Viimeisenä kysymyksenä oli, aiheutuuko turvauudistuksesta yritykselle lisäkustannuksia. Yrityksistä 53 vastasi, että uudistuksesta aiheutuu hieman lisäkustannuksia ja 41 prosenttia vastasi, ettei uudistuksesta aiheudu lisäkustannuksia. Yrityksistä kuusi prosenttia vastasi, että uudistuksesta aiheutuu huomattavia lisäkustannuksia.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kysely osoitti, ettei mitään suurempia muutoksia ole tiedossa yritysten ja Rahjan Huolinta Oy:n välillä. Uudistus on aiheuttanut ristiriitaisia tunteita ja mielipiteitä yrityksissä ja joissain yrityksissä se on otettu paremmin vastaan kuin toisissa. On kuitenkin todennäköistä, että jo lyhyen ajan kuluttua uudistus saa parempaa palautetta kuin mitä nyt.

Tutkimus antaa hieman yleistä suuntaa, miten uudistus on vaikuttanut yrityksiin ja kuinka se on otettu vastaan. Tutkimuksen avulla huolintaliike pystyisi ennakoimaan ja varautumaan asiakasyritysten liikkeisiin. Tutkimuksen tuloksia ei kuitenkaan voi yleistää muille aloille, koska se on toteutettu vain saha- ja puuteollisuuden yritysten kesken. Uskon, että myös muilta teollisuuden aloilta olisi tullut hyvin vastaavanlaisia tuloksia, koska erittäin monet vientiä harjoittavista yrityksistä käyttävät huolintaliikettä vientiselvityksiin. Monesti suurimmilla yrityksillä on yrityksen sisäisiä vientiasiamiehiä ja vientihuolitsijoita, jotka hoitavat vientiprosessin alusta loppuun ja tällöin ei erillistä huolintaliikettä tarvita tulli-ilmoitusten antamiseen. Tuloksista selvisi, että yritykset, joissa ilmoitukset aiottiin tehdä kokonaan itse, olivat kaikki suuria yrityksiä.

Osassa tutkimuksen kysymyksiä, halusin selvittää yritysten tyytyväisyyttä yhteistyöhön huolintaliikkeen kanssa sekä tyytyväisyyttä huolintaliikkeen palveluihin. Yritykset antoivat Rahjan Huolinta Oy:lle yleisarvosanaksi hyvän. Tulosten joukossa oli myös huonompia sekä parempia arvosanoja, mihin mielestäni pitäisi kiinnittää huomiota. Kaikki yritykset olivat kuitenkin tyytyväisiä yhteistyöhön, mikä on mielestäni erittäin hyvä asia. Koska kyse on pienestä huolintaliikkeestä, tulisi heidän keskittyä yhteistyön hoitamiseen yhä enemmän. Kun maailma pyörii edelleen taantuman kourissa, yritykset kilpailuttavat palveluita yhä enemmän ja sen vuoksi kaikista asiakkaista olisi syytä pitää kiinni.

Turvauudistuksen päätarkoitus nimensä mukaisesti on lisätä viennin ja tuonnin turvallisuutta, vähentää riskejä, minimoida terrorismia ja yleisesti tehdä kansain-

välisestä kaupankäynnistä rehellistä. Kokonaisuudessaan uudistus pitää sisällään useita erilaisia prosesseja, testailuja ja kehitystyötä, mitkä varmasti tuottavat hyviä tuloksia ajan myötä. Alkuun kaikki uudistukset vaativat totuttelua ja ihmisten on usein vaikeaa luopua vanhoista tutuista menetelmistä siirryttäessä uusiin. Uskon, että kaikki yritykset ymmärtävät turvauudistuksen tarkoituksen ja haluavat tehdä oman osuutensa taatakseen onnistuvan prosessin.

## 7 YHTEENVETO TYÖSTÄ

Työn aihe oli haasteellinen, koska prosessin alkaessa aiheesta oli hyvin vähän materiaalia, eikä turvatietouudistuksesta ollut vielä mitään käytännön kokemuksia. Vaikeaksi työn teki myös se, että tiedot elivät ja muuttuivat tilanteiden mukaan, aluksi uudistuksen oli määrä astua voimaan kesällä 2009 ja sitten sen voimaantulo siirtyi myöhemmäksi, myös osa tietolähteistä muutti muotoaan, kuten Tullin Internet sivut. Koska tutkimuksessani kysyttiin mielipiteitä uudistuksesta, olisi ollut hyvä, että uudistus olisi ollut käytössä pidemmän aikaa, tällöin vastaukset olisivat todennäköisesti olleet monipuolisempia ja yrityksillä olisi ollut enemmän mielipiteitä asiasta.

Työn aihe syntyi omasta ideasta ja yrityksen halusta selvittää asiakkaidensa mielipiteitä uudistuksen aiheuttamista muutoksista. Suoritin työharjoitteluni samassa yrityksessä ja ajattelin sen auttavan tiedon kulussa ja saannissa. Informaation kulku oli kuitenkin hankalaa työn aikana, mikä hidasti merkittävästi työni tekemistä.

Olen kuitenkin tyytyväinen saamaani tulokseen ja koko työhön, koska työni oli ajankohtainen ja tutkimus koettiin hyödylliseksi. Työstä oli hyötyä myös itselleni, koska se oli kokonaisuudessaan erittäin opettavainen.

## LÄHTEET

Kalajoen Satama – Port of Kalajoki 2009, Satamainfo [online]. [viitattu 26.1.2009]. Saatavilla www-muodossa:  
<URL:<http://www.portofkalajoki.fi/satamainfo.php>>

Kauppakamari 2/2008. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. Helsinki 24.11.2008.

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 1.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:  
<URL:<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/index.jsp>>.

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – vienti EU:n ulkopuolelle [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 1.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti\\_eun\\_ulkopuolelle/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp)>.

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – yksinkertaistetut vientimenettelyt [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 1.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:  
<URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/yksinkertaistetut\\_menettelyt/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/yksinkertaistetut_menettelyt/index.jsp)>.

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – viennin asiointitavat [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 2.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin\\_asiointitavat/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin_asiointitavat/index.jsp)>

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – viennin rekisteröity asiakas [online]. Päivitetty huhtikuussa 2009 [viitattu 2.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin\\_rekisteroity\\_asiakas/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin_rekisteroity_asiakas/index.jsp)>

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – jälleenvienti [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 2.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL:  
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/jalleenvienti/index.jsp>>



Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – postipakettiviennit [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 2.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/postipakettiviennit/index.jsp>>

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – etuuskohtelut [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 3.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuskohtelut/index.jsp>>

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – vientirajoitukset [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 3.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vientirajoitukset/index.jsp>>

Tullihallitus 2009. Yrityksille – vienti – EU:sta poistuvat tavarat [online]. Päivitetty lokakuussa 2009 [viitattu 3.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/poistuva/index.jsp>>

Tutkimussuunnitelman laadinta. Professori Kimmo Lapintie, Teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto 6.10.2000 [online]. [viitattu 16.11.2009]. Saatavilla www-muodossa: <URL: [http://arkkitehtuuri.tkk.fi/jatko/pdf/tutkimusslu\\_ohje.pdf](http://arkkitehtuuri.tkk.fi/jatko/pdf/tutkimusslu_ohje.pdf)>

Tutkielmanteon tukisivut – Tutkimusasetelma ja tutkimussuunnitelma, Pasi Saukkonen Helsingin yliopisto [online]. [viitattu 16.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:  
<URL:<http://www.valt.helsinki.fi/staff/psaukkon/tutkielma/Tutkimusasetelma.htm>  
l#Kvalitatiivinen\_ja\_kvantitatiivinen>

Tullin asiakastiedote 1.10.2009 [online]. [viitattu 1.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:  
<URL:<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/sahkoinenasiointi/2009/20091001/index.html>>

Tulli – asiakashallinta, Sähköinen asiointi Turvatiedot 15.4.2008.

Tullihallitus 2009. Tuonti – EU:hun saapuvat tavarat – saapumisen yleisilmoitus [online]. Päivitetty toukokuussa 2009 [viitattu 30.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:

<URL:[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/saapumisen\\_yleisilmoitus/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/saapumisen_yleisilmoitus/index.jsp)>

Tullihallitus 2009. Tuonti – EU:hun saapuvat tavarat – yleisilmoitus [online]. Päivitetty toukokuussa 2009 [viitattu 30.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:

<URL:<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/yleisilmoitus/index.jsp>>

Tullihallitus 2009. Tuonti – EU:hun saapuvat tavarat – saapumisen esittämisilmoitus [online]. Päivitetty toukokuussa 2009 [viitattu 30.11.2009]. Saatavilla www-muodossa:

<URL:[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/saapumisen\\_esittamisilmoitus/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/saapumisen_esittamisilmoitus/index.jsp)>

Tullihallitus 2009. Asiakkaana tullissa – EORI [online]. Päivitetty kesäkuussa 2009 [viitattu 13.4.2010]. Saatavilla www-muodossa:

<URL:[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/EORI/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/EORI/index.jsp)>

Hirsijärvi, Sirkka; Remes, Pirkko; Sajavaara, Paula 2002. Tutki ja Kirjoita. 6.-8. painos. Vantaa. Tummavuoren kirjapaino Oy.