



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Jenni-Maaria Jormanainen

TIR-CARNET'N MERKITYS VENÄJÄN  
VIENNISSÄ

Liiketalous  
2016

## TIIVISTELMÄ

|                    |   |
|--------------------|---|
| Tekijä             | Jenni-Maaria Jormanainen                |
| Opinnäytetyön nimi | TIR-carnet'n merkitys Venäjän viennissä |
| Vuosi              | 2016                                    |
| Kieli              | suomi                                   |
| Sivumäärä          | 68 + 3 liitettä                         |
| Ohjaaja            | Leena Pommelin-Andrejeff                |

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten TIR-carnet'n mahdollinen lopettaminen Venäjän viennissä vaikuttaisi kuljetus-/huolintayritysten toimintaan. Pyrkimyksenä oli saada selville miten ko. yritykset toimisivat jatkossa, jos TIR-carnet'n käyttö loppuisi. Lisäksi haluttiin selvittää millaisia haasteita yritykselle syntyisi mahdollisesta päättymisestä. Aihe on ajankohtainen, koska uhka lopettamisesta oli konkreettinen tätä työtä aloitettaessa.

Opinnäytetyö on jaettu kolmeen osioon, jotka ovat johdanto, teoriaosio ja empiirinen tutkimus. Teoriaosuus koostuu neljästä pääluvusta. Ensimmäisessä pääluvussa keskitytään kansainväliseen kauppaan ja käydään läpi sisä- ja ulkokauppaa. Seuraavat kaksi lukua kertovat maantiekuljetuksista ja tullauksesta. Viimeinen teorialuku käsittelee tarkemmin TIR-järjestelmää, sen historiaa ja toimintaperiaatteita. Jokaisen pääluvun lopussa keskitytään luvun aiheeseen Suomi-Venäjä -näkökulmasta. Empiirinen osuus koostuu pääluvuista: tutkimuksen toteutus ja tutkimustulosten esittely. Tämän opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvalitatiivinen tutkimus ja aineistonkeruumenetelmäksi teemahaastattelu.

Johtopäätökset ja pohdinta on tämän työn viimeinen pääluku, jossa käydään läpi tutkimuksen tulokset. Tulokset pohjautuvat neljän eri henkilön vastauksiin. Vastauksista käyvät ilmi Venäjän viennin heikentyminen ja Venäjän taloudelliset vaikeudet. Lisäksi myös TIR-carnet'n käyttö on vähentynyt huomattavasti ja monet kuljetus-/huolintayritykset ovatkin siirtyneet käyttämään muita passitusmenetelmiä TIR-carnet'n sijasta.

## ABSTRACT

|                    |   |
|--------------------|---|
| Author             | Jenni-Maaria Jormanainen                          |
| Title              | The Significance of TIR-carnet on Russian Exports |
| Year               | 2016  |
| Language           | Finnish   |
| Pages              | 68 + 3 Appendices                                 |
| Name of Supervisor | Leena Pommelin-Andrejeff                          |

---

The aim of this thesis was to find out how the possible end of using TIR-carnet in Russian export would affect the operations of transport companies and forwarding agencies. The aim was to examine how these companies and agencies would operate in future if the use of the TIR-carnet ended. An additional aim was to find out if this would cause any challenges to these companies and agencies. This subject is current because of the threat of termination of the TIR-carnet was concrete while starting this thesis.

This thesis is divided into three sections that are introduction, theoretical study and empirical study. The theoretical study consists of four main chapters. The first main chapter focuses on international business. The next two chapters include information on road transportation and customs clearance. The last theoretical chapter contains information about the TIR-system and its history and operation principles. At the end of the each main chapter the Finland-Russia aspect is introduced. The empirical study consists of two main chapters: the first chapter describes how the research was carried out and the second one analyses the results of the research. Qualitative research was used as the research method and theme interview was the selected method for gathering the information.

The last main chapter of this thesis is a conclusions and reflection. This chapter includes the results of this study. The results are based on the answers of four persons. The decreasing of Russian exports and the economical struggles in Russia are some of the results of this study. In addition this thesis shows that the using of TIR-carnet has decreased significantly and many of transport companies and forwarding agencies have moved on to use other customs transits instead of the TIR-carnet.

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | JOHDANTO .....  | 8  |
| 1.1   | Tavoitteet ja tutkimusongelma.....  | 9  |
| 1.2   | Opinnäytetyön rakenne .....   | 9  |
| 2     | KANSAINVÄLINEN KAUPPA .....   | 11 |
| 2.1   | Sisäkauppa .....  | 11 |
| 2.2   | Ulkokauppa .....  | 12 |
| 2.3   | Suomen ja Venäjän välinen kauppa.....                                     | 13 |
| 3     | MAANTIEKULJETUKSET .....  | 16 |
| 3.1   | Yleistä kumipyöräkuljetuksista.....                                       | 16 |
| 3.2   | Kuljetussopimuksen solmiminen ja rahdinkuljettajan vastuu.....            | 17 |
| 3.3   | Huolitsijan rooli kuljetuksissa.....                                      | 18 |
| 3.4   | Maantiekuljetus Venäjälle .....   | 19 |
| 4     | TULLAUS.....  | 22 |
| 4.1   | Lainsäädäntö .....  | 22 |
| 4.2   | Tulliselvitysmuodot .....   | 23 |
| 4.2.1 | Veroton varastointi.....  | 24 |
| 4.2.2 | Passitus .....  | 25 |
| 4.2.3 | Sisäinen ja ulkoinen jalostus .....                                       | 26 |
| 4.2.4 | Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus ja väliaikainen<br>maahantuonti..... | 27 |
| 4.3   | Vientimenettely.....  | 27 |
| 4.3.1 | Suora ja epäsuora vientimenettely .....                                   | 28 |
| 4.3.2 | Muut vientimenettelyt.....  | 29 |
| 4.4   | Vienti Venäjälle .....  | 29 |
| 4.4.1 | Ennen rajalle siirtymistä.....  | 30 |
| 4.4.2 | Rajanylityspaikka Suomessa.....   | 31 |
| 4.4.3 | Rajanylityspaikka Venäjällä.....  | 31 |
| 4.4.4 | Määränpään tulli.....   | 34 |
| 5     | TIR-PASSITUSJÄRJESTELMÄ .....   | 36 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 5.1 | Historia.....                              | 36 |
| 5.2 | Tavoitteet ja edut.....                    | 36 |
| 5.3 | Periaatteet.....                           | 38 |
| 5.4 | TIR-järjestelmän toiminta.....             | 40 |
| 5.5 | TIR-carnet'n käyttö Venäjän viennissä..... | 42 |
| 6   | TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....                  | 45 |
| 6.1 | Teoreettinen viitekehys.....               | 45 |
| 6.2 | Tutkimusmenetelmät.....                    | 46 |
| 6.3 | Haastateltavat.....                        | 48 |
| 6.4 | Haastattelurungot.....                     | 49 |
| 6.5 | Aineiston keruu.....                       | 50 |
| 7   | TUTKIMUSTULOSTEN ESITTELY.....             | 53 |
| 7.1 | Henkilö A.....                             | 53 |
| 7.2 | Henkilö B.....                             | 55 |
| 7.3 | Henkilö C.....                             | 56 |
| 7.4 | Henkilö D.....                             | 56 |
| 8   | JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA.....            | 60 |
| 8.1 | Tutkimustulosten tarkastelu.....           | 60 |
| 8.2 | Tutkimuksen luotettavuus.....              | 63 |
| 8.3 | Jatkotutkimusehdotuksia.....               | 64 |
| 8.4 | Tutkimusprosessin arviointi.....           | 64 |
|     | LÄHTEET.....                               | 66 |
|     | LIITTEET                                   |    |

**KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO**

|  |    |
|--|----|
| <b>Kuvio 1.</b> Vientituotteet Venäjälle tammi-syyskuussa vuonna 2014 (Tulli 2014 a).<br>.....                               | 14 |
| <b>Taulukko 1.</b> Tullaukseen liittyvät vaiheet tavarakuljetuksissa Suomesta Venäjälle<br>(Rekalla Venäjällä 2010, 18)..... | 30 |
| <b>Kuvio 2.</b> Toiminnot Venäjän puoleisella rajanylityspaikalla (Rekalla Venäjällä<br>2010, 24). .....                     | 32 |
| <b>Kuvio 3.</b> TIR-järjestelmän periaatteet (Tullihallitus 2011, 7). .....  | 38 |
| <b>Kuvio 4.</b> TIR-passitusjärjestelmän toiminta (Tullihallitus 2011, 17).....  | 42 |
| <b>Kuvio 5.</b> Teoreettinen viitekehys.....   | 46 |

**LIITELUETTELO****LIITE 1.** TIR-carnet (IRU 2015)**LIITE 2.** Haastattelurunko A**LIITE 3.** Haastattelurunko B

## 1 JOHDANTO

Tavaraa kuljetetaan rekoilla Suomesta Venäjälle TIR-carnet -asiakirjaa käyttäen. Vuonna 2013 Venäjän tullit ilmoitti irtisanovansa sopimuksen Venäjän kansallisen takaajajärjestön ASMAP:in kanssa. Takaajajärjestö on olennainen osa TIR-järjestelmää, sillä sen tehtävä on taata mahdolliset korvaukset ja kustannukset, joita kuljetuksen aikana voi syntyä. (Tullihallitus 2011, 9.) Sopimuksen irtisanominen tarkoitti sitä, että TIR-carnet'a ei voisi enää jatkossa käyttää Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä (Tulli 2013).

TIR-carnet'n käyttöä kuitenkin jatkettiin eteenpäin, mutta se on ollut jatkuvasti lopetuksen uhan alla. Vuoden 2015 toukokuun lopulla, kun tämä opinnäytetyöprojekti käynnistettiin, TIR-toimenpiteitä voitiin aloittaa Venäjän ja Suomen välisessä liikenteessä normaalisti kesäkuun loppuun asti. Kesäkuun lopulla Venäjän tullilaitokselta tuli tieto, että Venäjän tullit ja ASMAP ovat päässeet asioista sopuun. Tämä tarkoitti sitä, että TIR-menettelyiden soveltaminen jatkuisi tavalliseen tapaan eikä lopettamisen uhkaa enää olisi. (Tulli 2015 a, 2015 b.)

Venäjä on kauppakumppanina hyvin mielenkiintoinen sen haastavuuden ja arvaamattomuuden vuoksi, mikä lisäsi kiinnostusta aiheeseen. Opinnäytetyöprosessin aloitusvaiheessa työskentelin vientiasistenttina kansainvälisessä yrityksessä, jossa kävi selkeästi ilmi haasteita, joita Venäjän viennissä on. Suoranaisesti tässä työssä ei kuitenkaan kohdattu tämän opinnäytetyön aiheeseen liittyviä asioita. Henkilökohtainen kokemus Venäjän kaupasta sekä mielenkiinto maata kohtaan saivat innostumaan aiheesta.

Lopullinen aihe syntyi lukuisten pohdintojen kautta. Aluksi mietittiin aihetta siitä näkökulmasta, että minkä takia TIR-carnet on uhattu lopettaa. Tämä tuntui kuitenkin liian hankalalta, koska vastaukset tutkimukseen olisi pitänyt luultavimmin saada venäläisiltä. Tästä seuraava ajatus olikin se, että mitä siitä seuraisi, jos TIR-carnet olisi oikeasti lopetettu. Tätä ajatusta lähdettiin työstämään ja rajaamaan tutkimuskysymykseksi. Muodostettua tutkimuskysymystä täsmennettiin vielä useita kertoja työn tekemisen aikana. Lopullinen aihe koettiin hyväksi ja ajankohtaiseksi. Lisäksi valittua näkökulmaa ei ollut aikaisemmissa tutkimuksissa käytetty.



## 1.1 Tavoitteet ja tutkimusongelma

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, miten TIR-carnet'n lopettaminen vaikuttaisi huolitsija-/kuljetusyritysten toimintaan Suomessa, eli tarkastellaan tutkimusongelmaa näiden yritysten näkökulmasta. Kuinka paljon lisätyötä mahdollinen lopettaminen aiheuttaisi ja mitä haasteita se loisi? Hidastaisiko ja vaikeuttaisiko se mahdollisesti vientiprosessia?

Opinnäytetyön tutkimusongelma voidaan tiivistää seuraavaan muotoon:

*TIR-carnet'n käytön lopettamisen merkitys ja vaikutukset kuljetus-/huolitsijayrityksille Venäjän viennissä.*

## 1.2 Opinnäytetyön rakenne

Tämä opinnäytetyö jakautuu kahdeksaan eri päälukuun. Ensimmäisessä pääluvussa eli johdannossa kerrotaan tämän tutkimuksen lähtökohdista, valitusta aiheesta ja tutkimusongelmasta sekä kuinka nämä valittiin ja rajattiin. Johdantoa seuraa teoriaosio, joka on jaettu neljään päälukuun. Ensimmäinen luku käsittelee sisä- ja ulkokaupan peruseriäotteita, jotka ovat koko tutkimusprosessin kannalta tärkeitä ymmärtää. Ilman näiden ulkomaankaupan perusasioiden ymmärtämistä ei tutkija pystyisi tekemään tätä tutkimusta. Lisäksi tämän luvun lopussa tutustutaan Suomen ja Venäjän väliseen kaupankäyntiin.

Toisessa teorialuvussa keskitytään maantiekuljetuksiin niin yleisesti kuin harjoitettaessa vientiä Venäjälle. Luku on tutkimuksen kannalta olennainen, koska opinnäytetyö käsittelee TIR-passitusjärjestelmää ja sitä käytetään pääasiassa maantiekuljetuksissa. Seuraava pääluku käsittelee tullausta. Tullausprosessi on tärkeä osa kaupankäyntiä kolmansien maiden, kuten Venäjän kanssa. Tullaus on monimutkainen ja aikaa vievä prosessi, ja muun muassa tätä helpottamaan on kehitetty TIR-järjestelmä. Tähän järjestelmään keskitytään viidennessä pääluvussa ja käydään läpi TIR-menettelyn historiaa, toimintaperiaatteita sekä tavoitteita ja etuja.

Teoriaosiota seuraa itse tutkimus eli empiirinen osio. Empiirinen osuus koostuu kahdesta pääluvusta; tutkimuksen toteutus ja tutkimustuloksien esittely. Tutkimuksen toteutus -osiossa käydään läpi muun muassa tutkimusmenetelmät ja miten päädyttiin tässä työssä käytettyyn menetelmään. Lisäksi esitellään tutkimukseen osallistuvat henkilöt ja tutkimuksessa käytetyt haastattelurungot. Empiirisen osuuden toisessa pääluvussa avataan ja käydään läpi tutkimuksen tulokset. Viimeinen pääluku sisältää johtopäätökset ja pohdintaa. Tässä luvussa summataan yhteen johtopäätökset tutkimustuloksista ja pohditaan tutkimuksen luotettavuutta. Kahdeksas luku sisältää myös henkilökohtaisen arvion koko opinnäytetyöprosessista.

## 2 KANSAINVÄLINEN KAUPPA

Tässä pääluvussa käydään läpi sisä- ja ulkokauppaa. Sisäkauppa käsittää Euroopan unioniin kuuluvien valtioiden välistä kaupankäyntiä. Ulkokauppa on puolestaan kaupankäyntiä kolmansien maiden kanssa eli maiden, jotka eivät kuulu EU:hun. Tutkimus perustuu ulkokauppaan, koska Venäjä ei ole osa Euroopan unionia. Sisäkaupan perusteet on kuitenkin hyvä käydä läpi kokonaiskuvan ymmärtämisen vuoksi.

### 2.1 Sisäkauppa

Euroopan unioni muodostaa tulliliiton, mikä tarkoittaa, että jäsenmaiden välillä käytävässä kaupassa tullit on poistettu eikä alkuperäsääntöjä sovelleta. Lisäksi ulkopuolisten maiden kanssa sovelletaan yhteistä tullitariffia ja yhtenäistä kauppapolitiikkaa sekä yhteisötavaroiden kauppa ja muu vaihto tapahtuu sisämarkkinasääntöjen mukaisesti. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann 2010, 78.)

Sisä- eli yhteisökaupassa tavaroiden liikkuminen yhteisömaasta toiseen on pääsääntöisesti vapaata. Tulliselvitystä tavaroille ei tarvitse tehdä, mutta tarvittaessa pitää pystyä todistamaan tavaroiden yhteisöstatus. Yhteisötavaroita ovat yhteisössä eli Euroopan unionin alueella kokonaan tuotetut tavarat. Lisäksi yhteisöstatuksen saavat tavarat, jotka on tuotettu EU:n ulkopuolelta EU:hun ja ne on tullattu sekä asetettu vapaaseen liikkeeseen. (Melin 2011, 248.)

Tavaroiden yhteisöasemaa ei tarvitse esittää, ellei tavara liiku jäsenmaasta toiseen kolmannen maan tai kansainvälisten alueiden kautta. Näissä tapauksissa tavaroiden vastaanottaman maan tulliviranomaiselle voidaan joutua osoittamaan tavaroiden yhteisöasema. Yhteisöstatuksen pystyy todistamaan T2L- tai T2LF-asiakirjalla ja tällaisena asiakirjana hyväksytään SAD-lomake, kauppalasku tai jokin muu hallinnollinen asiakirja kuten esimerkiksi rahtikirja. Pääsääntöisesti tavaroiden yhteisöaseman vahvistaa lähtöpaikan tulliviranomainen toisessa yhteisömaassa. Jos henkilö täyttää tietyt edellytykset, voidaan hänelle antaa ”valtuutetun lähettäjän” status. Statuksen antaja voi olla vain jonkun jäsenvaltion tulliviranomainen. ”Val-

tuutettu lähettäjä” saa oikeuden käyttää itse, ilman tulliviranomaisen vahvistusta, yhteisöaseman esittämiseen tarvittavia asiakirjoja. (Melin 2011, 249.)

Sisäkauppa on arvonlisäverotonta myyntiä, jos kaupan molemmat osapuolet ovat alv-rekisteröityjä yrityksiä. Ostaja maksaa veron oman maansa arvonlisäverokannan mukaisesti. Tätä kutsutaan määrämaaperiaatteeksi. Kauppalaskuun tulee merkitä ostajan alv-tunnus tai myyjä voi joutua maksamaan arvonlisäveron oman maan verokannan mukaisesti. Jos ostaja ei ole arvonlisäverovelvollinen, kauppahinta laskutetaan verollisena myyntimaan verokannan mukaisesti. (Melin 2011, 250.)

## 2.2 Ulkokauppa

Ulkokaupalla tarkoitetaan kauppaa, joka käydään EU-maan ja yhteisöön kuulumattoman maan kanssa. Kun EU:hun kuuluva maa käy kauppaa kolmansien maiden kanssa, sovelletaan siihen yhteisön yhteistä kauppapolitiikkaa ja tullitariffia. Yhteiseen kauppapolitiikkaan kuuluvat

- tuonnin valvonta ja määrälliset rajoitukset
- tullimaksut
- tullimaksut ja alennetut tullit eli suspensiotullit
- polkumyynnissäännökset ja tasoitustullit
- viennin valvonta
- preferenssisopimukset
- kehitysmaiden tullietuudet eli GSP-järjestelmä
- kansainvälisiin sopimuksiin liittyvät kiintiöjärjestelyt. (Hörkkö ym. 2010, 106.)

Lisäksi Euroopan unionilla on kahdenvälisiä kauppasopimuksia maiden tai maa-ryhmittymien kanssa ja mittavia sopimuksia kehitysmaiden kanssa. Jälkimmäiset kauppasopimukset antavat erityiskohtelun kehitysmaista tuleville kaikille tai osalle tavaroille. Tullietuudet on myönnetty maa- ja tuotekohtaisesti, joten kaikki tuotteet eivät automaattisesti saa tullitonta tuontikohtelua. Näille tuotteille asetetaan usein myös tuontikiintiöitä, joilla pyritään rajoittamaan oman tuotannon kanssa

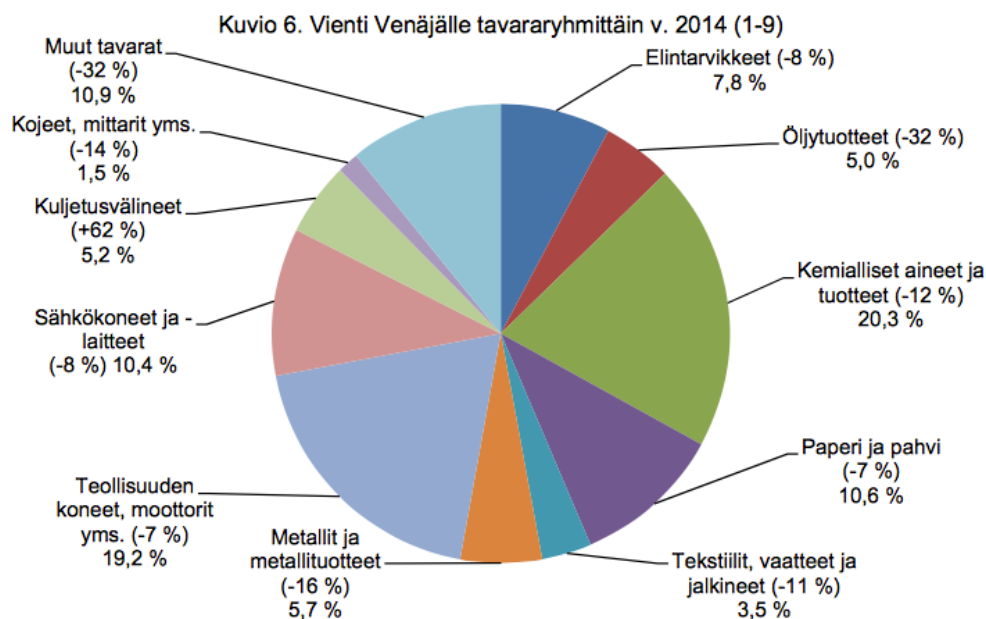
kilpailevaa tuontia. Näitä tavaroita maahan tuotaessa tulee aina todistaa tuotteiden alkuperä alkuperätodistuksella sekä lisäksi voidaan vaatia myös lisenssiä. (Hörkkö ym 2010, 106; Melin 2011, 252.)

Kolmannesta maasta yhteisön alueelle tuoduille tavaroille pitää osoittaa tulliselvitysmuoto. Sallittuja muotoja on viisi eri vaihtoehtoa, joista yleisin on tavaran asettaminen tullimenettelyyn, joka sisältää myös erilaisia mahdollisuuksia. Näistä käytetyin on luovutus vapaaseen liikkeeseen. (Melin 2011, 256-257.) Tullaukseen perehdytään tarkemmin neljännessä pääluvussa.

### **2.3 Suomen ja Venäjän välinen kauppa**

Tarkasteltaessa vuoden 2011 Suomen ja Venäjän välisiä kauppatilastoja, Venäjä oli viennissä kolmantena ja tuonnissa ensimmäisenä. Näin ollen Venäjä oli ykkösjäällä Suomen ulkomaankaupassa ja näin on ollut vuodesta 2007 vuoteen 2014, jolloin Saksa ohitti Venäjän. Vuonna 2015 Venäjä on tässä tilastossa tippunut viidenneksi suurimmaksi vientimaaksi. Tullin tilastojen mukaan vienti Venäjälle on laskenut vuoden 2015 tammi-toukokuusta 35 prosenttia edellisvuodesta. Myös tuonti on lähtenyt laskuun. (Tiri 2011, 7; Tulli 2015 c.)

Viennin väheneminen ei ole koskenut vain tiettyjä tavararyhmiä vaan kaikki tavararyhmien vienti on laskenut merkittävästi. Esimerkiksi elintarvikkeiden vienti pieneni 78 prosenttia ja öljytuotteiden 42 prosenttia. Kuvioista 1 käy ilmi vuoden 2014 (tammi-syyskuu) merkittävimmät vientitavarat Venäjälle. Kaksi suurinta viennin tuoteryhmää ovat kemialliset aineet ja tuotteet sekä teollisuuden koneet ja moottorit. Kuviossa 1 suluissa olevat prosenttiluvut kuvaavat tietyn tavararyhmän viennin laskua tai nousua. Ainoastaan kuljetusvälineiden vienti on noussut, muiden tavararyhmien vienti on vähentynyt. (Tulli 2014 a.)



**Kuvio 1.** Vientituotteet Venäjälle tammi-syyskuussa vuonna 2014 (Tulli 2014 a).

Syyt tähän muuttuneeseen markkinatilanteeseen ovat Venäjän talouskasvun hiipuminen ja Ukrainan tilanteesta johtuvat Venäjään kohdistutetut pakotetoimet (Laukkanen 2015 a). Taantuma Venäjän taloudessa johtuu niin ikään pakotetoimista, mutta syitä ovat myös öljyn hinnan halventuminen ja Venäjän valuutan eli ruplan heikentyminen (Helsingin sanomat 2015).

Vuoden 2014 elokuussa astui voimaan EU:n neuvoston laatimat rajoittavat toimenpiteet. Nämä toimenpiteet otettiin käyttöön Venäjän toimien johdosta, jotka horjuttivat Ukrainan tilanteen vakautta. Tällä neuvoston asetuksella kielletään kaksikäyttötuotteiden ja -teknologian vienti Venäjälle, jos näiden tuotteiden epäillään olevan osittain tai kokonaan tarkoitettu sotilaalliseen käyttöön. Myös öljyn etsintään ja öljynporaukseen liittyvien tuotteiden vienti on kielletty. Lisäksi puolustustarvikkeiden tuonti ja vienti on kielletty. (Tulli 2014 b.)

EU:n lisäksi Yhdysvallat on asettanut pakotteita Venäjää kohtaan. Yhdysvaltojen asettamat pakotteet eivät varsinaisesti koske EU-maita, mutta kansainvälisten yritysten olisi hyvä ottaa nämä huomioon tehdessään kauppaa. Myös Venäjä on asettanut pakotteita vastatoimeksi sille asetetuille pakotteille. Venäjä on asettanut maataloustuotteita ja elintarvikkeita tuontikieltoon. Esimerkiksi tuontikiellossa

ovat elintarvikkeet, joissa on maitoa ja jotka on valmistettu kasviöljystä. Alunperin nämä Venäjän asettamat pakotteet olivat voimassa vuoden ja ne koskivat USA:ta, EU:ta, Kanadaa, Australiaa ja Norjaa. Kuitenkin vuoden 2015 kesäkuussa tuontikiellot määrättiin jatkuvaksi vuoden 2016 elokuuhun ja tämä oli vastatoimi siihen, että EU päätti jatkaa asettamiaan rajoitteita ainakin 2016 vuoden tammikuun loppuun. (Laukkanen 2015 b.)

Suomen ja Venäjän välinen kauppa koostuu tavaroiden lisäksi myös palveluiden viennistä ja tuonnista. Suurimpia palveluvientiryhmiä ovat liike-elämän palvelut kuten konsernien sisäiset palvelut, tietotekniikkapalvelut ja rojalit sekä lisenssimaksut. Vuona 2010 Venäjälle vietiin palveluita 656 miljoonalla eurolla. Suomen kauppa Venäjälle on myös etabloitumista asiakkaan lähelle ja raaka-aineiden vientiä. Suomalaiset sijoitukset Venäjälle ovat merkittäviä, varsinkin kun ottaa huomioon Suomen bruttokansantuotteen koon maailman mittakaavassa. Esimerkiksi Suomen metsä- ja rakennusteollisuus ovat tehneet suoria investointeja sahoihin ja rakennustarviketehtaisiin sekä palveluyritykset ovat perustaneet hotelleja ja kauppia. Vaikka markkinatilanne on heikentynyt voimakkaasti, Venäjä tarjoaa edelleen paljon mahdollisuuksia suomalaisyrityksille. Edelleen liiketoimintamahdollisuuksia löytyy kaupassa, palveluissa ja teollisuudessa. (Tiri 2010, 10-11; Laukkanen 2015 a)

### 3 MAANTIEKULJETUKSET

Suomesta Venäjälle tavaraa kuljetetaan junilla, rekoilla, laivoilla ja jonkin verran lentokoneilla. Vuonna 2010 kuljetusvolyymista rekoilla kuljetettiin 51 % (Tiri 2010, 216). Tässä tutkimuksessa keskitytään maantiekuljetuksiin, joita tämä pää-luku käsittelee.

#### 3.1 Yleistä kumipyöräkuljetuksista

Suomessa tavaraliikenteen säännöllisen käytön alku sijoittuu 1950-luvun loppupuolelle. Kuorma-autoliikenteen merkitystä ulkomaankuljetuksissa on huomattavasti lisännyt lauttaliikenteen käyttöönotto ja kehittyminen. Maantieliikenteen suosio perustuu ulottuvuuteen eli kuljetuskalustolla päästään lähes joka paikkaan ja se on kustannustehokasta sekä joustavaa. Myös autokaluston suoristuskyky on lisääntynyt teknisen kehityksen johdosta, mikä on monipuolistanut käyttömahdollisuuksia ja suurentanut kantavuutta. (Hörkkö ym 2010, 272; Melin 2011, 210.)

Tilausliikenne ja linjaliikenne ovat autokuljetuksen liikennemuotoja. Tilausliikenne on asiakkaan tilaama ovelta ovelle -kuljetus, jossa asiakas on valinnut lähtö- ja määräpaikkakunnat. Kuljetuksen tulee kuitenkin olla liikenne- ja tulliteknisesti mahdollinen. Puolestaan linjaliikenteellä tarkoitetaan säännöllistä ja aikataulutettua kahden paikkakunnan välistä liikennettä. Linjaliikenteestä käytetään myös nimitystä kappaletavaraliikenne. (Hörkkö ym 2010, 272.)

Maantiekuljetuksen etuja ovat joustavuus lastauksessa ja purkamisessa, kuljetuksen nopeus sekä terminaaliverkoston tiheys niin Suomessa kuin ulkomailla. Haittapuoloina voidaan pitää suhteellisen kalliita rahtikustannuksia, kuljetuksesta tavarelle aiheutuvia rasituksia, paino- ja kokorajoituksia sekä työaikamääräyksiä. Lisäkustannuksia aiheutuu maantieveroista ja tienkäyttömaksuista ym., joita peritään joissakin maissa. Kuljetushintoihin vaikuttavat varsinkin polttoainehintojen nousu, korkeat palkkakulut ja kallis kalusto. (Melin 2011, 214.)



### 3.2 Kuljetussopimuksen solmiminen ja rahdinkuljettajan vastuu

Kuljetussopimuksen muoto tiekuljetuksissa on vapaa. Kansainvälisissä kuljetuksissa sopimus on vahvistettava rahtikirjalla. CMR-rahtikirja on tehtävä kolmena kappaleena, jonka sekä lähettäjä että rahdinkuljettaja allekirjoittaa. Rahtikirja on todistus kuljetussopimuksen ehdoista ja siitä, että tavara on vastaanotettu rahdinkuljettajan toimesta. Rahtikirjan tietojen oikeellisuudesta on vastuussa lähettäjä. Rahdinkuljettajan puolestaan pitää varmistaa, että kollien lukumäärä, merkit ja numerot täsmäävät rahtikirjan tietojen kanssa sekä tarkistaa tavarankunnon ja pakkauksien kunto. Jos rahtikirja sisältää puutteellisia tietoja eikä kuljettaja ole tehnyt tavaraa vastaanottaessa varaumaa rahtikirjaan, on kuljettaja tällöin vastuussa vahingosta vastaanottajalle. (Melin 2011, 211.)

Rahdinkuljettajan velvollisuus on ottaa tavara vastaan sovitussa paikassa sovittuna aikana. Kuljettaja ei välttämättä suorita lastausta vaan osapuolet sopivat siitä kenen vastuulla se on. Kansainvälisissä kuljetuksissa rahtikirjaan pitää aina merkitä kuka maksaa rahdin. Rahdinkuljettajalla on oikeus olla luovuttamatta tavaraa siihen asti, kunnes on saanut maksun rahdista. Yleinen velvollisuus kuljettajalla on valvoa tavaranomistajan etuja kuljetuksen aikana. Jos kuljetusreitti on sovittu etukäteen tulee kuljettajan noudattaa sitä. Muussa tapauksessa kuljettaja voi itse päättää sopivan reitin. Vastaanottajan pitää tarkistaa vastaanotetun tavarankunto ja tehdä reklamaatio, mikäli tavara on vahingoittunut kuljetuksessa. (Melin 2011, 211-212.)

Rahdinkuljettajan vastuu katsotaan alkaneeksi, kun hän noutaa tavarankantoa lähettäjältä tai kun tavara jätetään hänelle terminaaliin noudettavaksi. Jos lähettäjä suorittaa lastauksen, rahdinkuljettajan vastuu alkaa vasta, kun lastaus on suoritettu. Kuljettajan vastuu kattaa tavarankatoamisen, vähentymisen ja vahingoittumisen sillä aikavälillä, kun tavara on rahdinkuljettajan hallussa. Myös viivästymisvahinko on yksi kuljettajan vastuualueita. Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa, jos hän pystyy todistamaan, että vahinko on aiheutunut joko lähettäjän tai vastaanottajan virheestä, tavarankunnon puutteellisesta laadusta tai olosuhteista, joihin kuljettaja ei ole voinut vaikuttaa. (Melin 2011, 212.)

### 3.3 Huolitsijan rooli kuljetuksissa

Huolitsijan tehtävä on hoitaa viejän tai tuojan puolesta tehtävät, joihin näiden asi-  
antuntemus tai aika ei riitä. Heidän tulee viedä tavara turvallisesti määräpaikkaan,  
muistaen myös lähetykseen liittyvät toimenpiteet huolintasopimuksen mukaisesti.  
Näin ollen huolitsija toimii viejän ja tuojan välikätenä. Huolitsija toimii omissa  
nimissään huolehtiessaan tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä,  
vaikkakin toimeksiantajansa lukuun. Huolintasopimuksessa tulee sopia huolitsijan  
tehtävien laajuudesta. (Melin 2011, 232-233.)

Suomessa lainsäädäntöön ei ole sisällytetty huolitsijaa ja alalle on kuitenkin tarvit-  
tu joitakin sääntöjä. Pohjoismaiden Speditööriliitto on muodostanut yleiset mää-  
räykset (PSYM 2000) huolitsijoiden toiminnalle. Määräykset käsittelevät muun  
muassa huolitsijan tehtäviä, vastuuta huolitsijan sekä toimeksiantajan osalta, eri-  
mielisyyksien ratkaisemista ja kulujen korvaamista. Huolintasopimusta solmiessa  
PSYM 2000 -säännöstö tulee osaksi sopimusta, jos huolintaliike toimittaa sään-  
nöstön asiakkaalle ja vetoaa siihen. (Melin 2011, 232, 234.)

Huolintaliike voi hoitaa kaikki tullaukseen liittyvät toimenpiteet tai vain avustaa  
toimeksiantajaa niiden suorittamisessa. Huolitsija voi myös hoitaa kuljetusvakuu-  
den tavaralle, lunastaa kauppahinnan tavarantoimittajan luovutuksen yhteydessä, hankkia ja  
laatia erilaisia asiakirjoja sekä toimia eri maiden kuljetus- ja tullimääräyksien tie-  
tojen välittäjänä. Toimiakseen kansainvälisillä markkinoilla huolitsijalla tulee olla  
laaja edustaverkko. Edustajaverkon laajuus ja toimivuus on ratkaisevassa asemas-  
sa lähetyksen toimituksen onnistumisessa ovelta ovelle. (Melin 2011, 232-233.)

Vientihuolinnassa huolitsijan tehtävä on tarjota asiakkaalle eri kuljetusvaihtoehdot  
kustannusvertailuineen. Lisäksi he varaavat kuljetustilan ja tekevät kuljetussopi-  
muksen. Mahdollista myös on, että huolintaliike noutaa tavarantoimittajalta ja  
toimittaa sen oikeaan kulkuneuvoon. Tehtäviin voi lisäksi kuulua tavarantoimittajan  
pakkaaminen, merkitseminen, lastauksen järjestäminen yhdessä satamaviranomaisten  
ja ahtaajien kanssa. Huolitsija voi hoitaa lähettämiseen ja kuljettamiseen tarvitta-  
vat asiakirjat, kuten vientiselvityksen sekä muut tulli- ja laivausasiakirjat. (Melin  
2011, 233,)

### 3.4 Maantiekuljetus Venäjälle

Parhaimmillaan, Suomen tullin keräämien tietojen mukaan, kaikkien raja-asemien kautta on mennyt vuodessa yli 520 000 rekkaa. Kuitenkin suomalaisella kalustolla vientiä Venäjälle hoidetaan vain alle 15 prosenttia ja luku laskee edelleen. Tämä johtuu Venäjän tullausbyrokratiasta ja siitä, että suurin osa kuljetuksista maksetaan Venäjällä. Suunniteltaessa kuljetusta Venäjälle huomiota kannattaa kiinnittää tullaukseen, vientiasiakirjojen ja tuotesertifikaattien selvitykseen sekä niiden huolelliseen täyttämiseen. (Tiri 2011, 216; Metsämuuronen 2011, 224; Hörkkö ym 2010, 272.)

Suomalaisen rahdinkuljettajan on otettava huomioon ennen Venäjälle lähtöä monia asioita ja yksi niistä on viisumi. Viisumia haetaan hyvissä ajoin Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n kautta tai suoraan Venäjän konsulaatista. Liikeviisumi voi olla kerta- tai toistuvaisviisumi, mutta kuljetustoimintaa jatkuvasti harjoittavan kannattaa hankkia monikertaviisumi. Viisumiin kirjataan matkan tarkoitus. (Rekalla Venäjällä 2010, 5-7.)

Venäjälle tullessaan matkustaja saa maahantulokortin rajaviranomaisilta tai ulkomaalaisia palvelevilta kuljetusyhtiöiltä. Maahantulokortti pitää säilyttää koko matkan ajan ja se on rekisteröitävä kolmen arkipäivän kuluessa saapumisesta. Jos on maassa alle kolme päivää, rekisteröintiä ei tarvitse tehdä, ellei oleskele hotelleissa, leirintäalueilla, sairaaloissa tai muissa vastaavissa paikoissa. Rekisteröitymisen voi tehdä paikallisessa migraatiovirastossa, postitoimistoissa tai sitten jotkin hotellit huolehtivat asiakkaiden rekisteröinnin. Rekisteröinnin yhteydessä on esitettävä henkilöllisyystodistus, maahantulokortti ja viisumi. (Rekalla Venäjällä 2010, 9.)

Ennen lähtöä tulee myös huolehtia tarvittavat luvat ja todistukset kuntoon sekä suorittaa tarvittavat maksut. Tarvittavia asiapapereita ovat tuotteiden alkuperätodistus, turvallisuustodistus, toimeksianto, TIR-carnet, takuukirja, kansainvälinen rahtikirja, kauppalasku ja matkalupa sekä tarvittaessa myös poikkeuslupa, vaarallisten aineiden ja helposti pilaantuvien tavaroiden kuljetuksiin liittyvät asiakirjat. Toimeksianto pitää olla kirjallisena ja siinä pitää olla ohjeet toimituspaikasta, toi-

mitusajankohdasta, tulliterminaalista ja vastaanottajasta sekä kontaktihenkilön yhteystiedot. Toimeksiannosta pitää myös käydä ilmi, kuka edustaa tavaran vastaanottajaa ja toimeksiannon ohjeiden on täsmättävä kansainvälisen rahtikirjan (CMR) kanssa. TIR-carnet'n sijasta voidaan käyttää vain Venäjällä voimassa olevaa ta-kuukirjaa, mutta sitä käyttäessä on selvitettävä ennen Venäjälle saapumista, mil-laisia lisäpapereita ja maksuja tarvitaan. (Rekalla Venäjällä 2010, 10-13.)

Kauppalasku pitää olla kolmena kappaleena ja siitä pitää käydä ilmi jokaisen rah-tikirjan osalta tavaran vastaanottajan osoite, maksettava summa, valuutan laji, mi-tä tavaramäärää maksu koskee ja tullinimike. Venäjän kahdenvälisiä matkalupia voi anoa tällä hetkellä Niiralan tai Sallan tullista (Tulli 2012). Kahdenvälinen matkalupa on voimassa kuluvan vuonna yhdelle matkalle edestakaisin. Tavarakul-jetuksissa on mahdollista käyttää monenkeskisiä CEMT-lupia matkaluvan sijasta. Etuna CEMT-luvassa on se, että sitä voidaan käyttää yhden kalenterivuoden aika-na rahtikuljetusyhtiön kaikilla autoilla. (Rekalla Venäjällä 2010, 11.)

Poikkeuslupaa haetaan Venäjän tievirastosta vähäisiin enimmäismittojen ja/tai -painojen ylityksiin ajoneuvoille, jotka ylittävät sallitut enimmäismitat:

- ”ajoneuvoyhdistelmän enimmäisleveys 2,55 m (lämpöeristetyille ja kyl-mäkuljetusperävaunuille 2,6 m)
- enimmäispituus 20 m
- enimmäiskorkeus 4 m
- sallittu enimmäismassa 38 t
- askelkuormitus enintään 0 tonnia yksittäistä akselia kohti. Kuormitukset kaksois- ja kolmoisakselistoihin riippuvat akseleiden välisestä etäisyydes-tä” (Rekalla Venäjällä 2010, 12).

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksissa noudatetaan kansainvälistä ADR-sopimusta. Näissä kuljetuksissa on tärkeää, että ajoneuvon rakenne vastaa kuljetussääntöjä ja autossa on mukana välineet viestittämiseen vaaratilanteesta sekä lisävarusteet al-kutorjuntaan vahingon sattuessa. Helposti pilaantuvien tavaroiden kuljetuksissa on puolestaan hoidettava ATR-todistus kylmäkuljetus-, lämpöeristetyille, lämmittä-ville ja jäädyttävälle ajoneuvoille. (Rekalla Venäjällä 2010, 12-13.)

Kuljettajan tulee myös tarkistaa kuljetettavat tavarat, kuten tässä luvussa jo aikaisemmin käy ilmi. Kuljettajan on merkittävä CMR-rahtikirjan kohtaan 18 varauma, jos hän huomaa vahinkoa tavarassa tai poikkeuksia rahtikirjassa verrattuna lastattuun tavaraan. Kuljettajan täytyy sopia kaikista varaumista lähettäjän edustajan kanssa ja niistä pitää olla lähettäjän allekirjoitus rahtikirjassa. Jos sopiminen näistä ei ole mahdollista, tulee kuljettajan kysyä neuvoa esimieheltään tai kieltäytyä kuljetustehtävästä. (Rekalla Venäjällä 2010, 13.)

Ajoneuvossa olevilla ulkomaan kansalaisilla ja muukalaisilla pitää olla viisumi, rajalla saatu maahantulokortti, henkilöllisyyden todistava asiakirja, kansainvälinen ajokortti, ajoneuvon rekisteröintipaperit ja Venäjän tullin antamat asiakirjat sekä tarvittavat erikoisluvut. Auton omistajalta pitää saada valtakirja ajoneuvon käyttöön, jos haltija ei ole auton omistaja. (Rekalla Venäjällä 2010, 13.)

## 4 TULLAUS

Kansainvälisen kaupan ja maantiekuljetusten perusteiden jälkeen on hyvä siirtyä seuraavaksi tullaukseen. Tullaus on tärkeä osa ulkokaupankäyntiä ja siinä tulee ottaa tarkasti huomioon, varsinkin Venäjän kaupassa, että kaikki tarvittavat asiakirjat ovat huolella täytetty oikein. Tämän pääluvun tarkoituksena on syventyä etenkin vientitullaukseen ja tullauskäytäntöihin vietäessä tavaraa Suomesta Venäjälle. Lisäksi tutustutaan myös erilaisiin tullausmenettelyihin. Tämän pääluvun jälkeen käydään läpi yksityiskohtaisemmin TIR-passitusjärjestelmää, joka on tämän opinnäyteyön tutkimuskohteena.

### 4.1 Lainsäädäntö

EU:n voimassa olevan yhteisen tullilainsäädännön keskeisimpiä säädöksiä ovat

- ”Euroopan neuvoston asetus yhteisön tullikoodeksista eli koodeksi (uusi koodeksi MCC)
- komission asetus yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen soveltamisesta eli soveltamisasetus
- neuvoston asetus yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta eli tullittomuus asetus
- neuvoston asetus tariffi- ja tilastonimikkeistä ja yhteisestä tullitariffista eli TARIC-asetus.” (Melin 2011, 252.)

Tullilainsäädäntöä täydennetään kansallisella tullilainsäädännöllä, kuten Suomessa tullilailla ja -asetuksella. Kansalliseen lainsäädäntöön kuuluvat menettelytapasiat, joita ovat esim. tulliverotus ja tullirikostutkinta. (Melin 2011, 252-253.)

Tullitariffi on kaikissa EU-maissa sama ja kaikille tavaroille löytyy tullitariffinimike. Tullitariffi sisältää tullinimikkeistöt ja tiedot tullimaksujen määristä. Tariffeja käytetään myös tulliverotuksessa ja kauppatilastojen laatimisessa. EU:n tullinimikkeistö ja tariffi eli yhdistetty nimikkeistö (CN-nimikkeistö), perustuu maailman tullijärjestön yhtenäistettyyn tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmään. TARIC on nimitys tälle EU-maiden yhteiselle tariffille. CN-koodi koostuu kahdeksasta numerosta. Esimerkiksi CN-koodi, 6402 19 00, on tullitariffi lumilautakengille. (Melin 2011, 253.)

## 4.2 Tulliselvitysmuodot

Kun kolmansista maista EU:n alueelle saapuvat tavarat ylittävät fyysisesti tullirajan, tulee nämä tavarat esittää tullille. Tavaroista tehdään yleisilmoitus ja mahdollisesti myös muita ilmoituksia. Tavaroille pitäisi pystyä osoittamaan tulliselvitysmuoto heti niiden saavuttua, mutta jos sellaista ei ole vielä osoittaa, pitää tavarat varastoida väliaikaisesti. Viimeinen vaihe on tulliverotuksen maksaminen. (Melin 2011, 254.)

Tuonnin sallittuja tulliselvitysmuotoja ovat tavarankin asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti yhteisön tullialueelta ja hävittäminen tullivalvonnassa sekä luovuttaminen valtiolle. Kuten jo aikaisemmin toisessa pääluvussa ilmeni, yleisin käytetty tulliselvitysmuoto on tavarankin asettaminen tullimenettelyyn. Tämä jakautuu vielä seitsemään vaihtoehtoon:

- ”luovutus vapaaseen liikkeeseen
- passitus
- tullivarastointi
- sisäinen jalostus
- tullivalvonnassa tapahtuva valmistus
- väliaikainen maahantuonti
- ulkoinen jalostus.” (Melin 2011, 256.)

Yleisin tullimenettelyistä on luovutus vapaaseen liikkeeseen, joka sisältää tullien ja verojen maksun sekä kauppapoliittisten toimenpiteiden soveltamisen. Kun tullaan vapaaseen liikkeeseen tavara saa yhteisöaseman. Tullaamaton EU:n ulkopuolelta maahantuotu tavara voi liikkua EU:n alueella vain tullivalvonnassa siihen tulliin, jossa se on tarkoitus tullata. (Melin 2011, 257.)

Tuonnissa ilmoitetaan tavara tullilmoituksella tuontimenettelyyn. Tullilmoituksen voi antaa tuoja tai tuojan edustaja. Ilmoitukseen pitää liittää myös tarvittavat muut asiakirjat. Ennen tavarankin tuontia yhteisön alueelle tulee huomioida tullinimike ja mahdolliset tuontikiellot ja -rajoitukset. Jos tavarankin tuontiin liittyy joitain rajoituksia, on tarvittavat lisenssit ja luvat hoidettava kuntoon jo ennen yhteisöalueelle tuontia, koska ne täytyy esittää tullille samanaikaisesti tullilmoituksen kanssa. Tarvittavia asiakirjoja, jotka pitää esittää ilmoituksen yhtey-

dessä, ovat myös kauppalasku ja tullietuuskohteluun oikeuttavat asiakirjat. Tulli-ilmoituksen voi antaa joko SAD-lomakkeella tai sähköisesti EDI-sanomalla. Tietosisältö näissä lomakkeissa on lähes samat, mutta EDI-sanoman käyttöön tarvitaan tullin lupa. (Melin 2011, 258.)

#### **4.2.1 Veroton varastointi**

Maahantuotujen tavaroiden väliaikainen veroton varastointi on mahdollista tiettyjen menettelyiden puitteissa. Verotonta varastointia kannattaa harkita, kun tavara aiotaan jälleenviedä EU:n ulkopuolelle. Normaalit säännökset eivät hyväksy jo yhteisön alueelle tullattujen tuotteiden tullien palauttamista jälleenviennin perusteella. Veroton varastointi voi myös tulla kysymykseen, jos tavara myydään vasta pidemmän ajan kuluttua, jolloin varastoinnilla saadaan siirrettyä verojen ja muiden maksujen erääntymistä myöhemmäksi eli lähemmäksi tuotteiden myyntiajan kohtaa. (Hörkkö ym. 2010, 123; Melin 2011, 260.)

Vapaa-alueiden tai varastojen perustamiseen luvan antaa Suomessa Tullihallitus. Näille vapaa-alueilla voidaan säilyttää niin yhteisötavaroita kuin kolmansista maista tulleita tavaroita. Kun tavara on sijoitettu vapaa-alueelle, maahantuonnin yhteydessä suoritettavat verot ja maksut pitää maksaa vasta, kun tavara otetaan vapaa-alueelta. Vapaa-alueita/-varastoja ei niinkään enää käytetä, koska nykyään tullivarastot antavat samanlaiset edut ja ne ovat helpommin perustettavissa. Lisäksi vapaa-alueet edellyttävät tiukkaa valvontaa, mikä luo lisäkustannuksia. (Melin 2011, 260.)

Tullivarastoihin voidaan varastoida sekä yhteisötavaraa että tullaamattomana muita kuin yhteisötavaroita. Tullivarastoja pitävät tulliviranomaiset, mutta varaston voi perustaa myös yhteisöön sijoittunut henkilö, jolloin tulliviranomainen valvoo aluetta. Varastot ovat yleisiä tai yksityisiä eli vain varaston pitäjän tarkoituksiin varattuja. Lupa tullivaraston pitämiseen edellyttää aina vakuutta veroriskien varalle. Luvan varaston pitämiseen myöntää tulliviranomainen. Varaston pitäjä on vastuussa tavaroiden pysymisestä tullivalvonnassa, velvollisuuksien ja luvassa mainittujen erityisehtojen täyttämistä. (Melin 2011, 260.)



Tullivarastoon tuotaessa tavarat merkitään tavarakirjanpitoon, ellei varasto ole tulliviranomaisen ylläpitämä yleinen varasto, jossa käytetään tullikirjanpitoa. Tavarat on mahdollista asettaa epämääräiseksi ajaksi tai poikkeuksellisesti määrääjäksi tullivarastointimenettelyyn. Varastosta tavarat voidaan siirtää vapaaseen liikkeeseen, asettaa sisäiseen jalostukseen, tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen menettelyyn tai väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn, luovuttaa valtiolle tai hävittää. Tavara on tulliselvitettävä, kun se otetaan pois tullivarastosta. (Melin 2011, 261-262.)

#### **4.2.2 Passitus**

Passitus on kaupankäyntiä helpottava tullimenettely ja sen avulla kuljetetaan tavaraa tullivalvonnassa lähtötullista määrätulliin, jossa se tulliselvitetään. Passitus mahdollistaa tuotteiden siirtämisen tullittomana passitusalueella ja sen tarkoitus on helpottaa kauppaa tullialueiden sisällä sekä eri tullialueiden välillä. Tämä menetelmä poikkeaa normaalista tullimenettelystä. Passituksen käyttäminen edellyttää, että tavaroista annetaan vakuus, joka kattaa mahdollisten tullien ja verojen määrän. Passitusjärjestelmä toimii täten jonkinlaisena vakuusjärjestelmänä. Lisäksi järjestelmä edellyttää, että passituksesta vastaavat henkilöt ovat tunnistettavissa ja kantavat vastuun mahdollisesti maksamatta jääneistä maksuista ja veroista. (Melin 2011, 262; Tulli 2015 d.)

Passituksesta vastaavan henkilön velvollisuus on huolehtia, että passituksen määräyksiä noudatetaan ja että tavarat esitetään muuttamattomina määrätullissa. Jos kyseessä on yksittäisvakuus, tämän henkilön pitää antaa vakuus käteistalletuksena lähtötullitoimipaikalle. Jos kyseessä on yleisvakuus, on ilmoitettava vakuuden viitenumero ja pin-koodi passitusilmoitusta tehdessä. Vakuus palautetaan tai vapautetaan lähtötullin toimesta, kun se saa tiedon tavaroiden saapumisesta määrätulliin. (Melin 2011, 262.)

Yleisvakuutus kattaa useita passituksia ja se edellyttää takaajaa, jollaisena voivat Suomessa toimia pankit ja vakuutusyhtiöt. Sen suuruus määritetään laskemalla yhteen vähintään viikon aikana passitettavien tavaroiden tullit ja muut maksut. Puolestaan yksittäisvakuus on voimassa yhden passituksen, ja se on asetettava

lähtötullissa. Vakuus lasketaan korkeimman vero- ja tullitason perusteella. (Melin 2011, 263.)

T1-passitus on EU:n ulkoinen passitus, jota käytetään kun tullaamatonta tavaraa tuodaan kolmansista maista yhteisön alueelle tai tullaamatonta tavaraa siirretään EU:n sisällä. Tällöin tavara, jolla ei ole yhteisöasemaa, saa liikkua alueella ilman tuontitullausta, maksuja ja sovellettavia kauppapoliittisia toimenpiteitä, siihen asti kunnes se saapuu alueella sijaitsevaan määrätullitoimipaikkaan. Erityistapauksissa tätä passitusta voidaan käyttää, kun tavaraa viedään EU:n alueelta, mutta pääsääntöinen tarkoitus on siirtää kolmannen maan tavaraa yhteisön alueella. (Melin 2011, 263.)

T2-passitusta kutsutaan sisäiseksi passitukseksi ja sitä käytetään, kun yhteisötavaraa kuljetetaan EU:sta Efta-maihin tai niiden kautta takaisin Euroopan unionin alueelle. Efta-maita ovat Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi. T2F-passitusta tarvitaan, kun kuljetetaan yhteisötavaraa alueille, alueilta tai alueiden välillä, jotka kuuluvat EU:n tullialueeseen, mutta eivät kuulu veroalueeseen. Esimerkki tällaisesta alueesta on Ahvenanmaa. T2L-asiakirjaa käytetään, kun tavaroiden yhteisöasemasta on esitettävä todistus. (Melin 2011, 263-264.)

TIR-carnet'ta käytetään kun tullaamatonta tai yhteisötavaraa kuljetetaan EU:n ulkopuolelle. TIR-passitusjärjestelmästä kerrotaan yksityiskohtaisemmin seuraavassa pääluvussa. ATA-carnet'ta puolestaan käytetään tavaroiden väliaikaiseen mahantuontiin tai -vientiin. Väliaikaisen mahantuonnin syynä on tuolloin oltava esim. näyttely tai messutapahtuma. (Tulli 2015 e.)

### **4.2.3 Sisäinen ja ulkoinen jalostus**

Sisäisessä jalostuksessa sallitaan tuotteiden tuonti yhteisön EU:n alueelle ulkopuolelta maksamatta tuontitulleja ja soveltamatta kauppapoliittisia toimenpiteitä. Tarkoituksena on oltava, että tavarat viedään jalostettuihin tuotteisiin sisältyvinä tai muuten käsiteltyinä yhteisöstä. Sisäisen jalostuksen päämäärä on taata, ettei yhteisön tullitariffista aiheudu haittaa vientiteollisuudelle. (Hörkkö ym. 2010, 132.)

”Sisäisen jalostuksen periaatteet:

- Jalostetut tuotteet viedään yhteisöstä.
- Tuotavat tavarat voidaan tunnistaa jalostetuissa tuotteissa, usein myös kirjanpidollinen tunnistaminen katsotaan riittäväksi.
- Jalostus ei aiheuta haittaa yhteisössä toimiville tuottajille.
- Jalostuksen suorittajat ovat yhteisöön sijoittautuneita.” (Melin 2011, 267.)

Ulkoisessa jalostuksessa yhteisön tavaroita viedään väliaikaisesti tullialueelta jalostusta varten. Jalostuksen jälkeen tuotteet tuodaan EU:n alueelle takaisin kokonaan tai osittain tullitta. Jalostukseksi luokitellaan tavaroiden käsittely, valmistus ja korjaus. (Hörkkö ym. 2010, 141.)

#### **4.2.4 Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus ja väliaikainen maahantuonti**

Tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen tarkoitus on, että kolmansista maista tuotuja tavaroita voidaan käsitellä yhteisön alueella niiden lajia ja tilaa muuttavilla toiminnoilla, ilman tullimaksuja ja veroja. Muutosten jälkeen tavarat asetetaan vapaaseen liikkeeseen ja niistä kannetaan tarvittavat tuontitullit. Menettelyn tarkoitus on alentaa tuontitullien määrää ja se on käyttökelpoinen tilanteessa, jossa raaka-aineella tai komponentilla on kalliimpi tuontitulli kuin valmiilla tuotteella. Tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistusta voidaan käyttää myös jonkin teknisen tai muun puutteen korjaamiseen, joka muuten olisi estänyt tuontitapahtuman kokonaan. (Hörkkö ym. 2010, 139-140.)

Euroopan unionin alueelle voidaan tuoda väliaikaisesti, joko kokonaan tai osittain tullitta yhteisöön kuulumattomien maiden tavaroita, jotka on tarkoitettu jälleenvietäväksi muuttumattomina. Eli tavaroiden tulee säilyä samassa kunnossa lukuun ottamatta niiden käyttämisestä johtuvaa arvonalennusta. Väliaikaiselle maahantuonnille asetetaan aina määräaika, joka voi enimmillään olla 24 kuukautta. (Hörkkö ym. 2010, 140; Melin 2011, 270-271.)

### **4.3 Vientimenettely**

Vientimenettelyssä yhteisötavara viedään EU:n tullialueelta. Viejä tai hänen edustajansa on velvoitettu ilmoittamaan tavarat, jotka aiotaan viedä yhteisön tullialu-

eelta, asetettavaksi vientimenettelyyn. Tämä pitää tehdä, jotta tulliviranomainen voi määrittellä, mitkä vientisäännökset ja -määräykset koskevat kyseistä tuotetta ja miten niitä on sovellettava kyseessä olevan tuotteen viennissä. Tavara on mahdollista luovuttaa vientimenettelyyn vapaasta liikkeestä, vapaa-alueelta tai tullivarastosta. Vientitullin periminen on erittäin harvinaista, mutta kuitenkin käytännössä mahdollista. EU:ssa perittävät tullit ovat kaikki tuontitulleja. (Melin 2011, 276.)

Vienti-ilmoitus on annettava viennin yhteydessä ja se on tehtävä sähköisesti. Ilmoituksen voi jättää Internet-lomakkeella tai sanomapohjaisesti. EDI-lähettiläjä puolestaan voi antaa vienti-ilmoituksen omasta tietojärjestelmästäan tullin vientijärjestelmään. Tällöin yritys saa vastaussanomien liiteasiakirjoineen suoraan omaan tietojärjestelmäänsä. EDI-lähettiläjäksi hyväksytään viennin rekisteröidyksi asiakkaaksi hyväksytty viejä tai huolintaliike. Paperisia SAD-lomakkeita ei enää käytetä kuin poikkeustilanteissa, jos asiakkaan tai tullin järjestelmä ei toimi. (Melin 2011, 276.)

#### **4.3.1 Suora ja epäsuora vientimenettely**

Suorassa vientimenettelyssä tavarankäynnin lähtö- ja poistumispaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa. Viejä tekee vienti-ilmoituksen sähköisesti tulliin ja saa tullilta vastaussanomien ilmoituksen, joka on joko hyväksytty tai hylätty. Hyväksymissanomaa seuraa luovutussanoma ja liitetietoina tulevat luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD. EAD on esitettävä yhdessä tavaroiden kanssa poistumispaikan tullille. Tulli vahvistaa tavaroiden poistumisen tullin tietojärjestelmään, josta lähtee vienti-ilmoituksen tekijälle poistumisvahvistettu luovutus päätös. Luovutus päätöksellä voi todistaa verottajalle myynnin arvonlisäverottomuuden. (Melin 2011, 276.)

Epäsuorassa viennissä menettely alkaa Suomessa ja vientitavara poistuu EU:n alueelta toisen jäsenvaltion kautta. Tullausmenettelyprosessi on suoran viennin kaltainen siihen asti, kunnes EAD on esitetty yhdessä tavaroiden kanssa poistumispaikalla, jonka jälkeen toisessa jäsenvaltiossa tulliviranomainen hakee vienti-ilmoituksen tiedot oman maansa vientijärjestelmään EAD:ssa olevan MRN-numeron avulla. Suomen tulli saa poistumisjäsenvaltion tietojärjestelmästä auto-

maattisesti tiedon vientimenettelyn päättymisestä. Tämän jälkeen Suomen tullin tietojärjestelmästä lähtee poistumisvahvistettu luovutuspäätös viejälle. (Melin 2011, 277.)

Yllä kuvatut menettelyt koskevat sanomapohjaista asiointia ja tunnistautunutta netti-ilmoittajaa. Jos kyseessä on tunnistautumaton netti-ilmoittaja, tulee ilmoittajan asioida tullitoimipaikassa tulli-ilmoituksen antamisen jälkeen saadakseen luovutuspäätöksen ja EAD:n. (Melin 2011, 277.)

Vienti-ilmoituksella tulee viejän ilmoittaa myös turvatiedot. Näille löytyy lainsäädännöllinen peruste EU:n tullikoodeksin soveltamisasetuksessa. Tiedot koskevat toimija-, tavara- ja kuljetustietoja. Muun muassa ilmoitettavia tietoja ovat reittimaita koskevat tiedot, vaarallisten aineiden koodit ja rahdinmaksutapaa koskevat tiedot. Sanomamuotoisissa ilmoituksissa on varatut kentät näille turvatiedoille. (Melin 2011, 279.)

#### **4.3.2 Muut vientimenettelyt**

Muihin vientimenettelyihin kuuluvat passitus, jälleenvienti ja yksinkertaistetut vientimenettelyt. Näistä viimeisintä käytetään vain poikkeustapauksissa. Passituksen avulla tavara voidaan passittaa Vaasasta Englantiin, josta se viedään Kanaan. Näin ollen tavara voi liikkua asiakirjalle EU:n alueella. Passitusmenettelyssä viejä saa tullilta suoraan asiakirjan, jolla viennin voi todistaa tapahtuneen. (Melin 2011, 281.)

Jälleenvienti on tulliselvitysmuoto tullaamattomille tavaroille, joilla ei ole yhteisöasemaa eli yhteisötavaroita ei voi jälleenviedä. Jälleenviennistä on ilmoitettava tullille ennakkoon ja tavaroiden pitää olla koko ajan tullin valvonnassa. Tarvittaessa jälleenvientiin sovelletaan samoja muodollisuuksia ja kauppapoliittisia toimenpiteitä kuin vientiinkin. (Melin 2011, 281.)

#### **4.4 Vienti Venäjälle**

Taulukosta 1 käy ilmi tullaukseen liittyvät vaiheet, kun viedään tavaraa Suomesta Venäjälle. Tarkastusten määrä ja kesto muuttuvat muun muassa sen mukaan min-

kälaista tavaraa kuljetetaan. Joissakin tapauksissa voidaan ajoneuvot lähettää rajatullialueen ulkopuolella tapahtuvaan ajoneuvon ja tavarankäytön tarkastukseen. (Rekalla Venäjällä 2010, 18.)

### Kuljetus Suomesta Venäjälle

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Ennen rajalle siirtymistä            | 1. Lähtöpaikka/lastaus<br>2. Vientitullausmenettely   |
| Rajanylityspaikalla Suomen puolella  | 3. Tulli<br>4. Passintarkastus<br>5. Läpivalaisu  |
| Rajanylityspaikalla Venäjän puolella | 6. Ilmoittautumispiste<br>7. Rajatarkastus (passi)<br>8. Liikennetarkastus tekninen tarkastus (punnitus vaaka-asetalla)<br>9. Terveystarkastus (eläinlääkäri)<br>10. Tullitarkastus (deklaraatio, tulli)<br>11. Kuormatilan tarkastus ja sinetöinti<br>12. Lopputarkastuspiste (asiapaperien tarkastus) |
| Määränpäässä                         | 13. Tullaus määränpäässä  |

**Taulukko 1.** Tullaukseen liittyvät vaiheet tavarankuljetuksissa Suomesta Venäjälle (Rekalla Venäjällä 2010, 18).

#### 4.4.1 Ennen rajalle siirtymistä

Ennen rajalle siirtymistä ostaja ja myyjä tekevät ja tarkistavat asiakirjat, jotka käytiin läpi luvussa 3.3. Tavarankäytön lähettäjä on vastuussa pakkauslistan, kauppalaskun, alkuperätodistusten ja muiden todistusten tekemisestä. Kaikki dokumentit tulee antaa kuljettajalle tullausta ja rajanylitystä varten. Mahdollista on, että tullaus tapahtuu joko tavarankäytön lastauspaikalla tai tullissa, johon ajoneuvo saapuu. Toimintojen järjestyksestä vastaa tavarankäytön lähettäjä ja huolitsija. Normaalisti lähtötullausta tehdään jossain muussa tullin toimipisteessä kuin rajatullissa. (Rekalla Venäjällä 2010, 18.)

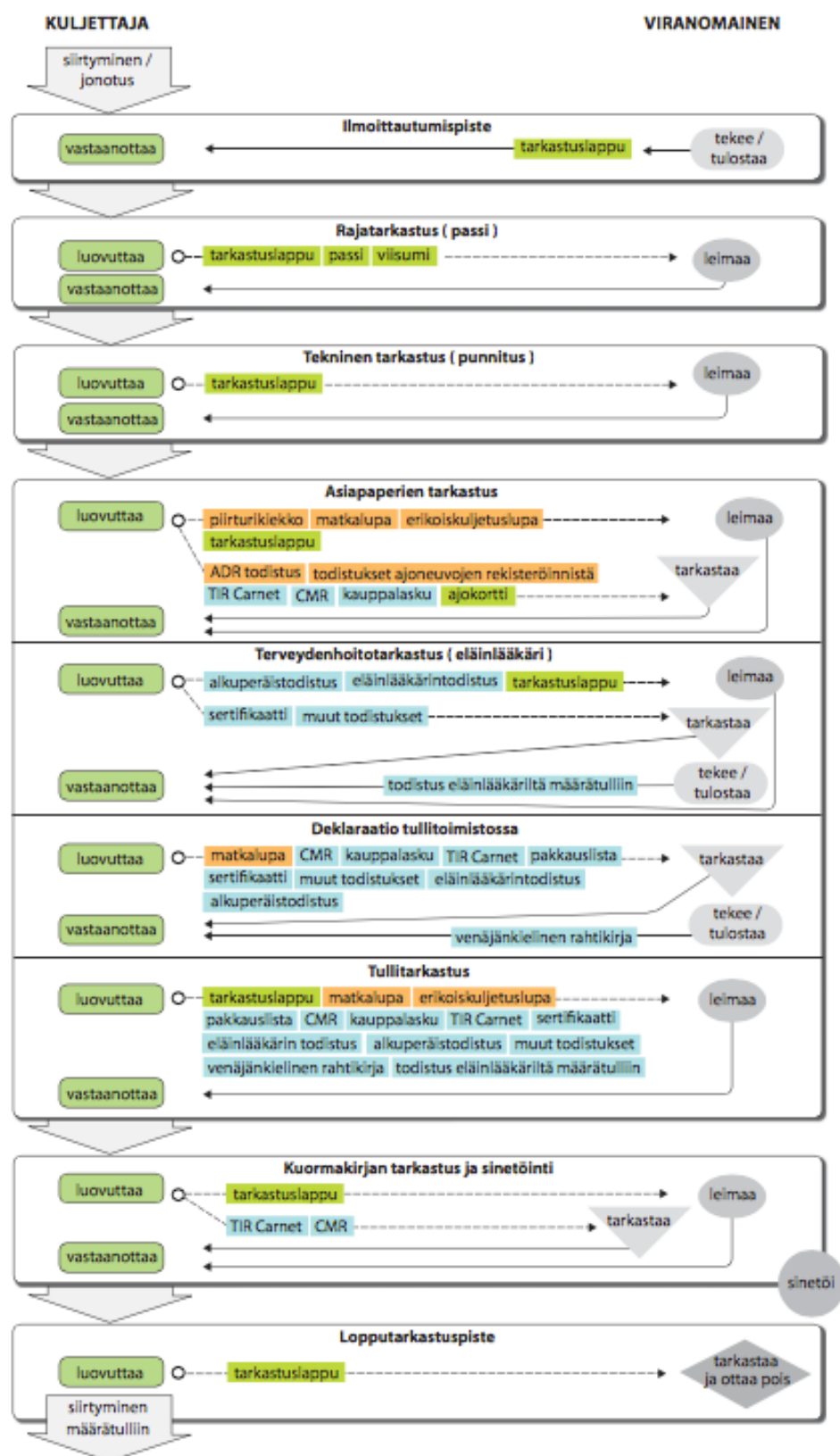
#### **4.4.2 Rajanylityspaikka Suomessa**

Suomen puolella olevalle rajanylityspaikalle saapuessa kuljettajan täytyy käydä tullirakennuksessa tullissa asioimista ja passintarkastusta varten. Yleensä ajoneuvo käy vain tulli- ja rajatarkastuspisteessä, jossa tarkistetaan dokumentit. Tullivirkailijalle esitetään riippuen tullikohtelusta TIR-carnet, passitus T1, T2, T5, ADD tai EX-1 sekä pakkauslista, CMR-rahtikirja ja kauppalasku. (Rekalla Venäjällä 2010, 20.)

Tullissa vahvistetaan TIR-carnet tai luovutetaan T1-ilmoituksen kopio. Passi ja viisumi tarkastetaan passintarkastuksessa. Tulli ja rajavartiolaitos tarkastaa ajoneuvon kunnan ja kuorman sidonnat sekä lisäksi kaikki ajoneuvot punnitaan. Tarvittaessa ajoneuvo voidaan määrätä vielä tarkempaan tarkastukseen tai läpivalaisuun. Kun nämä tarkastukset on suoritettu, ajoneuvo ohjataan liikennevaloilla raja-alueelle. Rajavartiolaitos käyttää kameroita ajoneuvojen ohjaamiseen raja-alueella ja, jos rajalla näkyy jonoja, ajoneuvoja ohjataan eteenpäin vasta kun jonot ovat edenneet. Tällä pyritään pienentämään riskiä siitä, että kuljettajat nousisivat raja-alueilla ajoneuvoista. (Rekalla Venäjällä 2010, 20.)

#### **4.4.3 Rajanylityspaikka Venäjällä**

Tarkastukset Venäjän puolella ovat jakautuneet moneen eri rakennukseen, joissa saattaa olla myös useampia palvelupisteitä. Seuraavissa kappaleissa kerrotaan raskaiden ajoneuvojen kuljetuksia koskevista valvontatoimenpiteistä. Lisäksi kuvio 2 selventää näitä monimutkaisia tarkastuksen vaiheita ja niissä tarvittavia asiakirjoja. (Rekalla Venäjällä 2010, 21.)



**Kuvio 2.** Toiminnot Venäjän puoleisella rajanylityspaikalla (Rekalla Venäjällä 2010, 24).



Raskaiden ajoneuvojen rekisteröinti tehdään siten, että jokainen kuljettaja saa tarkastuslapun, johon on merkitty tietoja ajoneuvosta ja henkilöiden lukumäärä. Tarkastuslappu tulee esittää jokaisessa rajanylityspaikan viranomaispisteessä, joissa siihen tehdään merkinnät. Kun jokaiselta viranomaiselta on saatu myöntävä merkintä, voidaan tehdä päätös ajoneuvon pääsystä Venäjälle. Henkilöiden terveydenhoitotarkastus tehdään tarvittaessa, jos siihen löytyy perustelut. Tarkastuksessa kysellään henkilöiden sairauden oireista, tehdään mahdollisesti operatiivisia toimenpiteitä, jos epäillään vaarallisia tartuntatauteja ja lopuksi päätetään henkilöiden maahantulosta. Rajatarkastuksessa tarkastetaan passit ja viisumit sekä tehdään ajoneuvon silmämääräinen tarkastus. (Rekalla Venäjällä 2010, 21.)

Liikennetarkastus jakautuu tekniseen ja asiapapereiden tarkastukseen. Teknisessä tarkastuksessa ajoneuvo punnitaan ja mitataan ääriimitat sekä tarkastetaan rekisterikilvet, ajopiirturin olemassa olo, sen tekninen kunto ja ajoneuvon rekisteröintivaltion erikoismerkit. Asiapapereista tarkistetaan ajokortti, todistus ajoneuvon rekisteröinnistä venäläinen matkalupa tai CEMT-lupa, voimassa oleva Euro-4- tai Euro-5-vastaavuussertifikaatti, kansainvälinen katsastustodistus, tavara- ja kuljetusasiapaperit sekä tarvittaessa ATP-todistus, erikoisluvut suurempien mittojen ja painojen sekä vaarallisten aineiden kuljetuksiin. Lisäksi tarkastetaan työ- ja lepoaikojen noudattaminen sekä leimataan matkalupa, CEMT-luvan ajoneuvopäiväkirja, erikoiskuljetuslupa, ajopiirturin levy ja vaakalippu. (Rekalla Venäjällä 2010, 21.)

Terveydenhoitotarkastus tehdään tarvittaessa vain kuljetettavien tavaroiden, tuotteiden ja eläimien nimikkeiden perusteella erikoistuneissa rajanylityspaikoissa. Kyseessä voi olla eläinlääkärin, karanteeni- tai fytotarkastus. Deklaraatio tehdään nykyään useimmiten sähköisesti etukäteen. Sen yhteydessä tallennetaan tietoja tullin järjestelmään ja tulostetaan venäjänkielinen kuljetusasiakirja. (Rekalla Venäjällä 2010, 22.)

Tullitarkastuksessa kuljettaja saa täytettäväksi henkilökohtaisen tulliselvityslomakkeen, johon merkitään nimi, kansalaisuus, matkan tarkoitus ja onko matkatarvoissa esimerkiksi aseita, huumeita tai valuuttaa. Lomake leimataan samalla,

kun se tarkastetaan. Se on pidettävä tallessa ja palautettava poistuessa Venäjältä yhdessä tällöin täytettävän tulliselvityskaavakkeen kanssa. Tulli vertailee näitä lomakkeita ja seuraa muun muassa rahaliikennettä. (Rekalla Venäjällä 2010, 22.)

Tulliselvitykseen kuuluu myös se, että kuljettaja ilmoittaa rajatullille saapumisestaan ja ilmoitus rekisteröidään. Kuljettajan kuuluu viipymättä esittää tulli-, kuljetus- ja lähetysasiakirjat tullille. Jos asiakirjoja puuttuu tai niiden tiedoissa on puutteita, voivat tullimeklarit tai tullaajat auttaa maksua vastaan väliaikaisen tullilmoituksen laatimisessa. Kuljettaja neuvottelee lähettäjän kanssa, ja voi tarvittaessa jättää hakemuksen tavarán sijoittamisesta erilliselle kentälle. Tällä kentällä tavara voi odottaa valmiita asiakirjoja. (Rekalla Venäjällä 2010, 22.)

Tullitarkastuksen aikana tullitarkastaja kirjaa kuljetusta koskevat tiedot, kuten alustavan saapumisajan määrätulliin, ja tarkastaa kuljetettavia tavaroita koskevat tiedot. Tarkastaja tarkistaa ja leimaa myös matkaluvan sekä rahtiin liittyvät asiapaperit ja saateasiakirjat. Kuljettajan on esitettävä TIR-carnet. Kun tullitarkastaja on vastaanottanut kaikki asiapaperit, tekee hän päätöksen ajoneuvon ulkoisesta tarkastuksesta. Siinä sinetit, peittojen nyörit, peiton ja kontin eheys sekä kuljettajan hytti tarkastetaan joko purkamalla tavarat autosta tai läpivalaisulaitteella. Jos päätös tarkastuksesta tehdään, tulliviranomaisen pitää tehdä merkintä suoritettun tullitarkastuksen luonteesta sekä tarkastuspöytäkirja ja luovuttamaan siitä yhden kappaleen kuljettajalle. Kuljettaja voi pyytää tullitarkastajaa esittämään virkatoistuksensa ja hänen kannattaa myös tarkistaa kaikkien asiakirjojen leimat. (Rekalla Venäjällä 2010, 22-23.)

Lopputarkastuspisteessä katsotaan tarkastuslapusta, että kaikissa palvelupisteissä on käyty ja lappu otetaan pois. Jos rajanylitystä koskeva päätös on kielteinen, se annetaan kirjallisesti. Tullauksen päätyttyä kuljettaja lähtee saateasiakirjoissa merkittyyn määrätullitoimipaikkaan. (Rekalla Venäjällä 2010, 23.)

#### **4.4.4 Määränpään tulli**

Tullaus tapahtuu määrätullin toimipaikassa, joka ilmoitetaan CMR-rahtikirjassa. Matkalla määränpään tulliin on kuljettajan huomioitava, että hän noudattaa raja-

tullin määräämää toimitusaikaa ja reittiä, tavarana on pysyttävä vahingoittumattomana sekä tavarana voi toimittaa vain saateasiakirjoissa mainitulle tullille. Lisäksi liikenneonnettomuustilanteessa kuljettajan pitää olla yhteydessä lähimpään tulliin, kutsuttava tullitarkastaja paikalle ja tehtävä onnettomuudesta raportti. Jos kuljettaja epäilee, ettei saavu määränpään tulliin ajoissa tai ilmenee jotain esteitä tavarana toimittamiseen, hänen on otettava yhteyttä tullitoimistoon muuttaakseen saapumisaikaa. (Rekalla Venäjällä 2010, 25.)

Määränpään tulliterminaalissa ajoneuvo sijoitetaan tullausalueelle, jossa ajoneuvoa pidetään mahdollisuuksien mukaan jatkuvasti silmällä. Tämän jälkeen kuljettaja ilmoittaa saapumisestaan ja luovuttaa asiapaperit tullivirkailijalle. Tullivirkailija tarkistaa tarvittaessa kuorman, tekee asiapaperit ja antaa todistuksen sisäisen passituksen päättymisestä. CMR-rahtikirja ja TIR-carnet'n leimaaminen tullitarkastajan toimesta tarkoittaa toimituksen sulkemista, mikä puolestaan tarkoittaa, että tavara on toimitettu määränpään tulliin. Mikäli tulliselvitys on tehty, voi kuljettaja ajaa purkamaan lastin. Purkamista ei saa suorittaa omatoimisesti ja luovutuksen tulee tapahtua toimeksiantajan ohjeiden mukaisesti. (Rekalla Venäjällä 2010, 25-26.)

## **5 TIR-PASSITUSJÄRJESTELMÄ**

Tässä pääluvussa syvennytään tämän tutkimuksen tärkeimpään teoriaan eli TIR-passitusjärjestelmään. TIR-carnet'a voidaan maantiekuljetuksien lisäksi käyttää myös yhdistelmäkuljetuksissa. Maanteillä TIR-carnet'a käyttävät kuorma-autot ja rekat tunnistaa sinivalkoisesta TIR-kilvestä. Tuo kilpi on kuljettajalle ja tavarantoimittajalle merkki nopeasta ja tehokkaasta kansainvälisestä maantiekuljetuksesta. (Tullihallitus 2011, 1.)

### **5.1 Historia**

TIR-passitusjärjestelmää ryhdyttiin työstämään toisen maailmansodan jälkeen YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) tuella. Vuonna 1949 tehtiin ensimmäinen TIR-sopimus muutaman Euroopan maan kesken. Tämä johti TIR-yleissopimus neuvotteluihin ja sopimus hyväksyttiin vuonna 1959. (Tullihallitus 2011, 1-4.)

Sopimusta tarkastettiin ja järjestelmästä pyrittiin tekemään entistä tehokkaampi sekä vähemmän monimutkainen vuonna 1975. Järjestelmän muutoksessa otettiin huomioon saatu käytännön kokemus järjestelmän toiminnasta sekä muuttuneet tulli- ja kuljetussäännöt. Vuoden 1975 jälkeen yleissopimusta on muutettu vielä 28 kertaa, joista viimeisin tuli voimaan vuonna 2006. Sopimus kattaa koko Euroopan ja ulottuu Lähi-itään sekä Pohjois-Afrikkaan. Lisäksi Yhdysvallat ja Kanada sekä osa Etelä-Amerikan maista ovat myös mukana sopimuksessa. (Tullihallitus 2011, 1-4.)

### **5.2 Tavoitteet ja edut**

TIR-passitusjärjestelmä on suunniteltu helpottamaan tavaroiden kuljetusta tullin sineteillä ja turvaamaan vaadittavan tullivarmuuden sekä takaukset kansainvälisessä kaupassa. Järjestelmän muodollisuudet eivät saa olla liian rasittavia tulliviranomaisille tai monimutkaisia kuljetusyriyksille ja niiden huolitsijoille, muuten järjestelmä ei ole toimiva. TIR-yleissopimusta tehdessä on pyritty löytämään tasa-

paino tulliviranomaisten ja kuljetusliikkeiden vaatimusten välille. (Tullihallitus 2011, 4.)

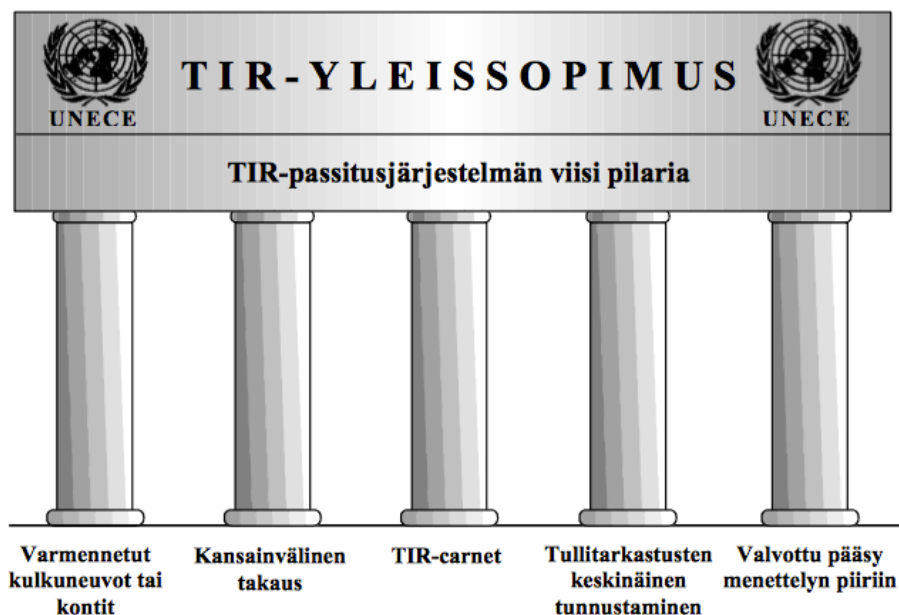
Perinteisesti kunkin maan tulliviranomaiset soveltavat tavarankuljetuksissa kansallisia menettelyjä ja valvontaa, eli jokaisessa maassa toimitaan vähän eri tavalla. Kuitenkin useimmiten kaikilla näihin menettelyihin kuuluvat lastin tarkastus ja kansallisten takausmenettelyiden käyttäminen. Nämä toimenpiteet kuitenkin aiheuttavat kuljetuksille merkittäviä lisäkustannuksia ja viivytyksiä. TIR-järjestelmä on suunniteltu lieventämään näitä vaikeuksia. Lisäksi se on tehty myös helpottamaan tulliviranomaisten toimintaa, kun kansainvälinen valvontajärjestelmä korvaa perinteiset kansalliset menettelyt ja turvaa kaikkien kuljetusmaiden verotulojen saannin. (Tullihallitus 2011, 4-5.)

TIR-järjestelmän etu tulliviranomaisille on vaatimuksien karsiutuminen valvonta-toimenpiteissä, mikä johtaa siihen, että kauttakulkumaissa tarkastukset voidaan supistaa sinettien eheyden ja lastitilan ulkoiseen tarkastamiseen. Tarpeetonta on myös kansallisten takuiden ja erityisten asiakirjojen käyttö. Lisäksi kuljetus tapahtuu yhdellä asiakirjalla, mikä pienentää väärin tietojen esittämisen riskiä tulliviranomaisille. Jos viranomaisilla on syytä epäillä sääntöjenvastaisuutta, heillä on oikeus tarkastaa sinetöidyt tavarat ja tarvittaessa keskeyttää kuljetus sekä ryhtyä kansallisen lainsäädännön mukaisiin toimiin. Tämä on mahdollista kuitenkin vain poikkeustilanteissa. Hallinnollisten tullitoimenpiteiden määrän voi vähentää minimiin ja keskittää voimavaransa sen sijaan erityisiin toimenpiteisiin. (Tullihallitus 2011, 5.)

TIR-yleissopimuksen etu kuljetusyrietyksille on mahdollisuus kuljettaa tavaroita yhteisön ulkopuolelle niin, että tulliviranomaiset puuttuvat kuljetukseen mahdollisimman vähän. Lisäksi se edistää kansainvälisen kaupan kehitystä, koska järjestelmä vähentää tavallisia kansainvälisen kaupan esteitä. Myös viiveet kauttakuljetuksissa vähenee, mikä tarkoittaa tuntuvaa säästöä kustannuksissa. TIR-järjestelmä tarjoaa melko yksinkertaisen keinon vaadittavien vakuuksien järjestämiseen. (Tullihallitus 2011, 6.)

### 5.3 Periaatteet

TIR-järjestelmä perustuu viidelle perusedellytykselle, joiden tarkoitus on varmistaa tavaroiden mahdollisimman keskeytyksetön kuljetus ja samalla tarjota tulliviranomaisille mahdollisimman hyvät turvatakuut. Kuvio 3 ilmenee TIR-järjestelmän viisi perusedellytystä. (Tullihallitus 2011, 6-7.)



**Kuvio 3.** TIR-järjestelmän periaatteet (Tullihallitus 2011, 7).

Ensimmäinen periaate on, että tavaroita pitää kuljettaa varmennetuissa ajoneuvoissa ja konteissa. Lastitilat ajoneuvoissa tulee olla rakennettu niin, että sisätiloihin on mahdotonta päästä, kun ne ovat tullin sinetöiminä ja niihin koskeminen jättää selvät jäljet. Yleissopimukseen on kirjattu rakennestandardit ja hyväksymismenettelyt. Ainoastaan näiden määräysten mukaisesti hyväksytyt ajoneuvo tai kontti voi kuljettaa tavaroita TIR-carnet’lla. (Tullihallitus 2011, 6-8.)

Toinen perusedellytys liittyy riskinalaisiin tulleihin ja veroihin, mitkä tulee kattaa koko matkan ajaksi kansainvälisesti voimassa olevalla takauksella. Kansainvälinen vakuusjärjestelmä varmistaa, että tullimaksut ja -verot ovat kuljetuksen aikana jonkin kansallisen organisaation takauksen alaisina, jos kuljetusliikettä ei voi pitää vastuullisena. Takauksesta vastaa kunkin maan kuljetusyhtiöitä edustava ja maan tulliviranomaisten hyväksymä takaajayhdistys. Takuun asettamista koskevat jär-

jestelyt perustuvat kansalliseen lainsäädäntöön, mutta jos sääntöjen vastaisuuksia ilmenee, tulliviranomaiset voivat kääntyä takaajayhdistyksen puoleen riippumatta siitä, onko kyseessä kansallinen vai ulkomainen kuljetusliike. Jokainen maa asettaa vakuudelle ylärajan. Suositeltava enimmäismäärä on kuitenkin 50 000 USD TIR-carnet'a kohti. (Tullihallitus 2011, 8-9.)

Kansainväliset takaajayhdistykset muodostavat kaikki TIR-maat yhdistävän takausketjun. Jos sääntöjen vastaisuuksia ilmenee tulliviranomaisten pitäisi ensiksi hakea korvausta siitä suoranaisesti vastuussa olevilta henkilöiltä ja vasta sen jälkeen kääntyä takaajayhdistyksen puoleen. Kun takaus joudutaan panemaan täytäntöön, sen maan, jossa sääntöjenvastaisuus on tapahtunut, tulliviranomaiset ottavat yhteyttä oman maansa takaajayhdistykseen. Näin toimitaan sen vuoksi, että asia voitaisiin selvittää kansallisen lainsäädännön puitteissa maan sisällä. Kuitenkin aiheutuneista kustannuksista takaajayhdistys hakee korvausta kansainvälisen takausketjun kautta. (Tullihallitus 2011, 9.)

Tavaroiden kuljetusasiakirjoina tulee käyttää kansainvälisesti hyväksyttyä asiakirjaa eli TIR-carnet'a (kts. LIITE 1), joka on avattu lähtömaassa ja toimii valvontasiakirjana lähtö-, kauttakulku- ja määrämaassa. Tämä on siis kolmas peruspilari, jolle järjestelmä perustuu. TIR-carnet on TIR-järjestelmän hallinnollinen selkäranka ja se toimii todisteena kansainvälisen takauksen olemassaolosta kuljetettaville tavaroille. IRU (International Road Transport Union) on kansainvälinen järjestö, joka toimii TIR:n toimeenpanevan neuvoston (TIRExB) valvonnassa ja, jolla on valtuudet TIR-carnet'iden painatukseen ja jakeluun kansallisille takaajayhdistyksille. Takaajayhdistykset puolestaan myöntävät TIR-carnet'ita maansa kuljetusliikkeille. TIR-carnet koostuu kansista ja niiden sisällä olevista irrotelehdistä ja kantaosista. Jokaisessa TIR-kuljetusta suorittavassa maassa käytetään kahden sisälehdien ja kahden kantaosien sarjaa. (Tullihallitus 2011, 10.)

Toiseksi viimeinen periaate koskee tullin valvontatoimenpiteitä, jotka suoritetaan lähtömaassa ja jotka tulee myös hyväksyä kaikissa kauttakulku- ja määrämaissa. Pääsääntöisesti tavaroita ei tarkisteta kuljetusreitillä olevissa tullitoimipaikoissa. Kuitenkin tulliviranomaisilla on oikeus tehdä pistotarkastuksia, jos he epäilevät

sääntöjenvastaisuuksia. Yleissopimuksessa on kuitenkin määrätty, että tällaiset tarkastukset pitää olla poikkeuksellisia. Lähtötoimipaikan tullitarkastuksen tulee olla tiukka ja perusteellinen, koska siellä tehty tarkastus hyväksytään kaikissa tullitoimipaikoissa kuljetuksen aikana. Lähtötoimipaikassa ennen sinettien kiinnittämistä tulee myös tarkistaa lastitilan tai kontin tai peitteiden ja niiden kiinnitysten kunto. (Tullihallitus 2011, 10-11.)

Viimeinen perusedellytys, valvottu pääsy menettelyn piiriin tarkoittaa, että hyväksyminen TIR-menettelyyn tapahtuu toimivaltaisten viranomaisten toimesta. Yleissopimuksessa määritellään menettelyn piiriin haluavien kuljetusyrityksien vaatimukset ja velvoitteet. Näillä pyritään suojelemaan järjestelmää petoksilta. Vaatimuksiin kuuluu, että TIR-menettelyn piiriin haluavilla yrityksillä pitää olla vakaa taloudellinen asema, ne eivät ole saaneet syyllistyä tulli- ja verolainsäädännön vakavaan tai toistuvaan rikkomiseen ja on annettava kirjallinen sitoumus, jossa määritellään kuljetusyrityksen vastuut. (Tullihallitus 2011, 11-12.)

#### **5.4 TIR-järjestelmän toiminta**

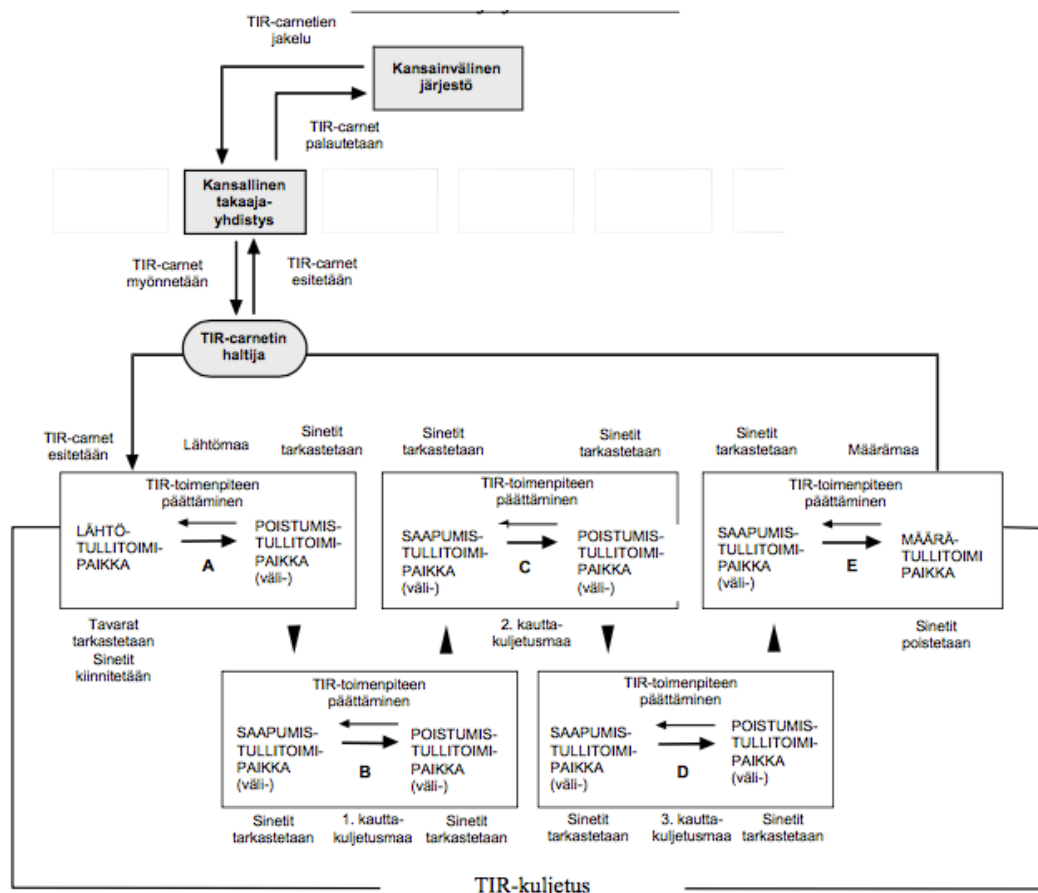
Lähtötoimipaikassa tulliviranomaiset tarkastavat lastin ja se on yleensä paikka, jossa hoidetaan vientimuodollisuudet kuljetusliikkeen täyttämän TIR-carnet'n pohjalta. Tulli sinetöi lastitilan ja tekee tästä merkinnän TIR-carnet'hen sekä ottaa ensimmäisen irrotelehden (valkoinen voucher) ja täyttää vastaavan kantaosan. TIR-carnet palautetaan kuljettajalle. Seuraavaksi maan ulkorajalla tulli tarkastaa sinetit sekä irrottaa toisen irrotelehden (vihreä voucher) ja täyttää vastaavan kantaosan. Tämä jälkeen ajoneuvo voi poistua maasta. Kantaosat toimivat kuljettajalle todisteena siitä, että TIR-toimenpide kyseisessä maassa on päättynyt. Poistumispaikan tulliviranomaiset päättävät toimenpiteen lähettämällä irrottamansa lehden eli vihreän voucherin lähtötoimipaikkaan. Lähtötoimipaikassa verrataan vastaanotettua irrotelehteä jo siellä olevaan irrotelehteen. Jos lehteen ei ole tehty huomautuksia tai varauksia, toimenpide voidaan päättää. (Tullihallitus 2011, 18.)

Tulliviranomaiset aloittavat tiedustelumenettelyn, jos poistumispaikan lähettämässä irrotelehdessä on varauksia tai jos lehteä ei lähetetä lähtötoimipaikkaan tai jos tulliviranomaisilla on jokin muu syy tutkia, onko TIR-toimenpide suoritettu oi-



kein. TIR-toimenpiteen päättymisestä varauksin tai ettei toimenpide ole päättynyt tai että muiden syiden perusteella on syytä epäillä toimenpiteen suoritustapaa ilmoitetaan myös kuljetusliikkeelle sekä maan takaajayhdistykselle ja pyydetään selvitystä. Mikäli tulliviranomaiset eivät ole tyytyväisiä selvitykseen, he ryhtyvät toimenpiteisiin tullille maksettavien verojen ja tullien määräämiseksi. (Tullihallitus 2011, 18.)

Kaikissa kauttakulkumaissa, joista kuljetusreitti kulkee, menetellään samoin kuin lähtömaassa. Eli saapumistullitoimipaikka tarkistaa sinetit ja irrottaa TIR-carnet'sta yhden irrotelehden ja samoin kuin poistumispaikkakin. Lopullista tarkastusta varten molempia irrotelehtiä verrataan toisiinsa TIR-toimenpiteen päättämiseksi. Määrämaan saapumistoimipaikka voi olla sama kuin määrätöimipaikka, jolloin siellä tulliviraomainen täyttää TIR-carnet'n ja pitää itsellään kaksi lehteä sekä ottaa vastuun tavaroiden asettamisesta toiseen tullimenettelyyn. Jos tavarat joudutaan kuljettamaan toiseen määrätullitoimipaikkaan maan sisällä, saapumistoimipaikka menettelee kuten rajalla sijaitseva saapumistoimipaikka. Kuvio 4 kuvaa, erityisesti tullivalvontamenettelyiden osalta, TIR-järjestelmän toimintaa käytännössä. (Tullihallitus 2011, 17-19.)



**Kuvio 4.** TIR-passitusjärjestelmän toiminta (Tullihallitus 2011, 17).

Tavaroiden kuljetus tulee suorittaa kohtuullisen määräajan rajoissa. Tulli voi myös määrätä sellaisen ajoreitin, jonka varrella ajoneuvot voidaan helposti huomata TIR-kilven perusteella. Kuljettajan tulee antaa selvitys, mikäli hän ei pysty noudattamaan annettua määräaikaa tai reittiä, johtuen esimerkiksi tulvasta, lumesta tai ajoneuvon hajoamisesta. Vakavammissa tapauksissa, kuten sinettien rikkoutuessa tai lastin siirtotarpeesta toiseen ajoneuvoon, pitää kuljettajan hankkia virallinen lausunto paikalliselta viranomaiselta TIR-carnet'n vahvistettuun raporttiin. Raportin pohjalta tulliviranomaiset voivat aloittaa tiedustelut, jotka he kokevat tarpeellisiksi. (Tullihallitus 2011, 19.)

### 5.5 TIR-carnet'n käyttö Venäjän viennissä

Suomalais-Venäläinen kauppakamari toteuttaa kahdesti vuodessa Venäjä-kaupan barometrin, jossa kysytään vastaajilta Venäjän-kaupan esteistä ja haasteista. Tullaus on aina sijoittunut näissä barometreissa korkealle. Tullauksessa ongelmaksi

koetaan tullimääräykset, jotka muuttuvat nopeaan tahtiin. Lisäksi ongelmia syntyy Venäjän tullin mielivaltaisesta käytöksestä dokumenttien vaatimisessa sekä TIR-järjestelmän sääntöjen rikkomisesta. On mahdollista, että tulliviranomaiset rikkovat sinetit ja tarkistavat lastin ilman laillista syytä. Joten TIR-järjestelmän käyttö Venäjän viennissä ei aina välttämättä takaa nopeaa ja mutkatonta tullikäsittelyä. (Tiri 2015; Kettinen 2013, 38.)

Venäjällä kansallisena takaajayhdistyksenä toimii ASMAP, joka on maan kuljetusjärjestäjien liitto. Suomessa vastaavana yhdistyksenä toimii Suomen Kuljetus ja Logistiikka yhdistys SKAL. Vuoden 2013 heinäkuussa Venäjän tulli ilmoitti irtisanovansa takaajasopimuksen ASMAP:in kanssa ja sopimus tulisi päätymään marraskuun loppuun. Tämä olisi tarkoittanut sitä, että TIR-liikenne Suomesta Venäjälle ja Venäjän kautta muihin maihin loppuu. Venäjän tullin mukaan irtisanominen johtui siitä, että ASMAP ei ole hoitanut velvoitteitaan ja on velkaa tullille noin puoli miljardia euroa. (SKAL 2013; Iivonen 2013.)

Sopimusta kuitenkin onnistuttiin jatkamaan puoli vuotta eteenpäin ja sen jälkeen taas puoli vuotta eteenpäin ja näin tapahtui vuoden 2015 kesäkuun loppuun asti. Kesäkuussa 2015 Venäjän tulli ja ASMAP pääsivät sopuun neuvotteluissa koskien TIR-tullivakuusjärjestelmän uudelleen käyttöönnottoa. Yhteisymmärrystä vauhditti presidentti Putinin keväällä antama määräys, jossa hän vetosi neuvotteluiden molempiin osapuoliin TIR-carnet'n käytön jatkamiseksi. (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2015.)

Mikäli TIR-carnet poistettaisiin käytöstä Venäjän viennissä liikenne Venäjälle vaikeutuisi huomattavasti. Lopettamisen uhan aikana Venäjän tullin valtuuttamat toimijat tarjosivat kuljetusyriyksille erilaisia vaihtoehtoja kuljettaa tavaraa Venäjälle kansallisin lisävakuuksin. Näissä kuitenkin kuljettajan oikeusturva jää epäselväksi ja riskinä on, että kuljetusyriykset joutuvat itse vastaamaan tavarantullimaksuista ja veroista epäselvissä tilanteissa. Riskit ovat huomattavat, sillä kuormien katoaminen ja tullimaksujen maksamatta jättäminen on yleistä Venäjällä. (SKAL 2013.) Tullin mukaan vaihtoehtoiset lainmukaiset tullausmenettelyt TIR-järjestelmälle ovat

- ”Vientimenettely, jos kyse on yhteisötavarasta, jonka vientimenettelyä ei ole vielä päätetty.
- T-passitusmenettely, jos kyse on tullaamattomasta tavarasta tai tavarasta, jonka vientimenettely on jo päätetty.
- Siirto tullivarastointimenettelyssä poistumispaikkaan varastonpitäjän suostumuksella, jos Tulli on hyväksynyt sen lähettävän tullivaraston luvassa.” (Heimonen 2014.)

## 6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tämän pääluvun tarkoitus on esitellä opinnäytetyön teoreettinen viitekehys ja eri tutkimusmenetelmät sekä perustella, miksi tutkimuksessa käytetty tutkimusmenetelmä valittiin. Lisäksi esitellään henkilöt, jotka osallistuivat tämän tutkimuksen haastatteluihin sekä tutkimuksessa käytetyt haastattelurungot. Tässä luvussa kerrotaan myös, miten aineisto saatiin kerättyä.

### 6.1 Teoreettinen viitekehys

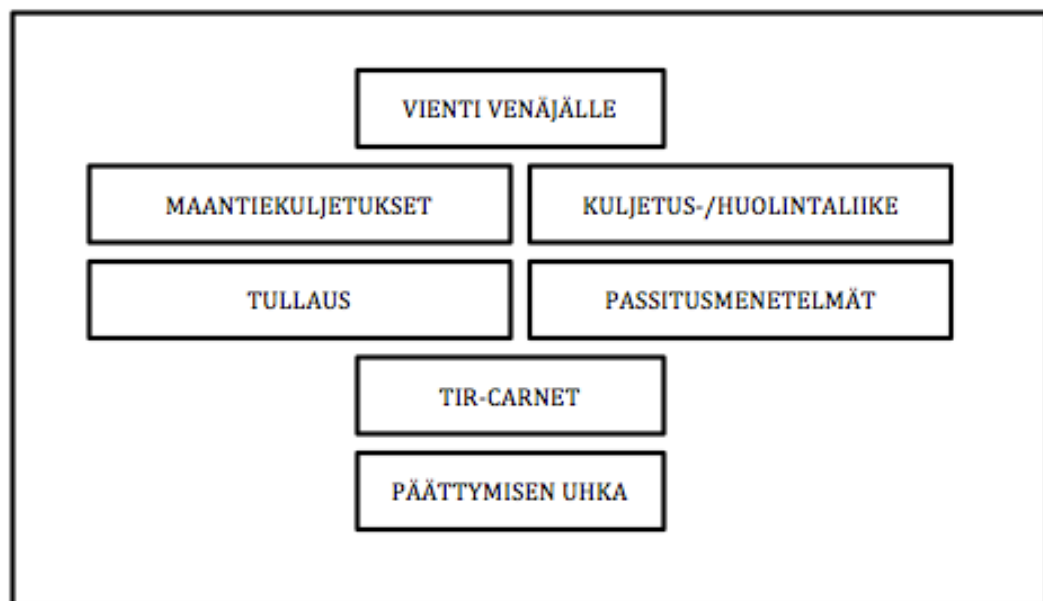
Teoreettisen viitekehysten tehtävä on ohjata tutkimusongelman muotoilua ja rajaamista niin, että muodostetun tutkimusasetelman avulla saadaan vastaukset asetettuihin kysymyksiin. Viitekehysten pohjalta ryhdytään suunnittelemaan tutkimusta ja sen avulla tutkimusongelma esitetään mahdollisimman täsmällisesti. Kehystä tarvitaan tutkittavien asioiden rajaamiseen ja täsmentämiseen. Teorian tarkoitus on auttaa näkemään tutkimusongelman kannalta keskeiset asiat ja rajata näkökulman kannalta epäoleelliset asiat pois. (Tilastokeskus 2015.)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten TIR-carnet'n mahdollinen lopettaminen Venäjän viennissä vaikuttaisi kuljetus-/huolintayritysten toimintaan ja mitä haasteita se loisi kyseessä oleville yrityksille. Jotta tämän tutkiminen on mahdollista, pitää olla tarvittava teoriapohja tutkittavasta aiheesta. Tämän työn teoriaosuus onkin siis koottu valitun tutkimusongelman mukaisesti.

Teoreettinen viitekehys, joka on kuvattuna kuviossa 5, pohjautuu tämän tutkimuksen teoriaosioon ja se on rakennettu tutkimusongelmaa silmällä pitäen. Tämän työn tekemisen ja ymmärtämisen edellytyksenä on tietämys kansainvälisen kaupan periaatteista ja tässä tapauksessa varsinkin ulkokaupan, koska kuten aiemminkin mainittu, Venäjä ei kuulu sisäkaupan piiriin. Tätä kuvastaa viitekehysten ylin kehys; vienti Venäjälle. Tutkimus on rajattu koskemaan maantiekuljetuksia sekä kuljetus- ja huolitsijayrityksiä. Edellä mainitut kehykset ovat samalla tasolla, kuin myös tullaus ja passitusmenetelmät, koska ne liittyvät vahvasti toisiinsa: maantiekuljetuksista voidaan johtaa kuljetus- ja huolintaliikkeitä sekä tullauksesta voidaan siirtyä passitusmenetelmään ja siitä vielä tarkemmin TIR-carnet'n käsitte-

lyyn. Keskeisimmässä osassa tutkimuksen kannalta ovat TIR-carnet ja sen mahdollinen päättymisen.

Kehyksien kuljetus-/huolintaliike ja päättymisen uhan välille voidaan muodostaa yhteys, koska tutkimusongelma on kohdennettu käsittelemään sitä, miten päättymisen vaikuttaisi näihin yrityksiin. Lisäksi tähän voidaan liittää myös TIR-carnet-kehys. Kaikki kehykset ovat kytköksissä toisiinsa, vientiin Venäjälle sekä tutkimusongelman selvittämiseen.



**Kuvio 5.** Teoreettinen viitekehys

## 6.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmät jaotellaan kvantitatiivisiin ja kvalitatiivisiin menetelmiin. *Kvantitatiivisella* tutkimusmenetelmällä tarkoitetaan määrällistä tutkimusta. Tällaisessa tutkimuksessa ovat keskeisiä asioita muun muassa johtopäätökset aiemmista tutkimuksista, aiemmat teoriat, hypoteesin esittäminen ja käsitteiden määrittely. Havaintoaineiston on tärkeä perustua määrälliseen ja numeeriseen mittaukseen. Tutkimukseen osallistuvat henkilöt valitaan tutkimusten tulokseen liittyvien henkilöiden perusjoukosta otoksella. Tutkimuksessa kerätty aineisto muokataan tilastollisesti käsiteltävään muotoon ja päätelmien teko aineistosta tapahtuu tilas-

tolliseen analyysiin perustuen. Aineisto kerätään useimmiten kyselylomakkeiden avulla. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 139-140.)

*Kvalitatiivisella* tutkimuksella puolestaan tarkoitetaan laadullista tutkimusta. Määrällinen tutkimus perustuu lukuihin, mutta laadullisessa tutkimuksessa käytetään sanoja ja lauseita. Laadullinen tutkimus on kokonaisvaltaista tiedonhankintaa ja aineisto kerätään luonnollisissa ja todellisissa tilanteissa. Tämän tutkimustyyppin avulla pyritään löydöksiin ilman tilastollisia sekä määrällisiä keinoja, ja tarkoituksena on ilmiön kuvaaminen, ymmärtäminen ja siitä mielekkään tulkinnan antaminen. Aineistonkeruuseen käytetään yleisimmin haastattelua ja/tai havainnointia. Tähän opinnäytetyöhön päätettiin käyttää kvalitatiivista tutkimusmenetelmää, koska työn tutkimuskysymys on uusi eli sitä ei ole aikaisemmin tutkittu ja ilmiöstä halutaan hyvä kuvaus. Lisäksi laadullisen tutkimuksen yllä kuvatut tyypilliset piirteet sopivat paremmin tämän tutkimuskysymyksen selvittämiseen kuin määrällisen. (Hirsjärvi ym 2009, 161-164; Kananen 2012, 29.)

Aineistonkeruumenetelmäksi tähän tutkimukseen valittiin *teemahaastattelu*. Haastattelun aikana halutaan selventää ja syventää saatavia tietoja. Tällä aineistonkeruu menetelmällä saadaan lisäksi mahdollisuus saada haastateltavalta tietoa, jota haastattelija ei ole mahdollisesti huomannut tai ymmärtänyt kysyä. Haastattelua käytettäessä saadaan vastaajiksi suunnitellut henkilöt varmemmin mukaan tutkimukseen. (Hirsjärvi ym 2009, 205-206.)

Yleisesti tarkasteltuna haastattelutyyppejä ovat strukturoitu haastattelu, puolistrukturoitu haastattelu, teemahaastattelu ja avoin haastattelu. Strukturoidussa haastattelussa kaikki kysymykset ovat valmiiksi muotoiltu ja ne ovat kaikille samat sekä vastausvaihtoehdot ovat valmiina. Tätä muotoa voi kuvata kyselylomakkeen täyttämiseksi ohjatusti. Puolistrukturoidusta haastattelusta on monia vähän erilaisia tulkintoja, mutta niille ominaista on, että jokin haastattelun näkökohta on valmiina, mutta eivät kaikki (Hirsjärvi & Hurme 2006, 47). Esimerkiksi kysymykset on valmiiksi muotoiltu. Hirsjärvi ja Hurme (2006, 47) pitävät teemahaastattelua yhtenä puolistrukturoituna haastattelumenetelmänä. (Eskola & Suoranta 1998, 86-87.)

Teemahaastattelussa haastattelun aihepiirit eli teema-alueet on määrätty etukäteen. Kaikki kyseiset alueet käydään haastattelussa läpi, mutta niiden järjestys ja laajuus ei ole haastatteluissa sama. Haastattelijalle ei ole valmiita kysymyksiä, mutta jonkinlainen tukilista asioista, jotka tulee haastattelussa käsitellä. Avoin haastattelu muistuttaa tavallista keskustelua, jossa keskustellaan tietyistä aiheista, mutta siinä ei ole ennalta sovittuja aihealueita. (Eskola & Suoranta 1998, 87.)

Näiden haastattelumuotojen lisäksi haastattelut voidaan suorittaa vielä joko yksilö-, pari- tai ryhmähaastatteluna. Parihaastattelu on ryhmähaastattelun yksi alamuoto. Ryhmähaastattelu on tehokas, koska yhdellä haastattelukerralla saadaan usealta henkilöltä tietoja. Tähän tutkimukseen valikoitui kuitenkin yksilöhaastattelu, sillä haastattelut suoritetaan anonyymisti ja tällä saadaan todennäköisesti paras lopputulos, koska keskitytään vain yhteen haastateltavaan kerralla. (Hirsjärvi ym 2009, 210-211.) Eli tämän opinnäytetyön haastattelut suoritetaan yksilöhaastatteluna ja haastattelutyypinä toimii teemahaastattelu.

### **6.3 Haastateltavat**

Tutkimuskysymys rajaa haastateltavat kuljetus-/huolitsijayritysten, joissa suoritetaan vientiä Venäjälle, edustajiin. Haastateltavat tähän tutkimukseen valikoituivat niin, että internetistä etsittiin kyseisiä yrityksiä ja tutustuttiin yrityksen www-sivuihin. Jos yritys vaikutti tutkimukseen sopivalta, sivuilta etsittiin sellaisen henkilön yhteystiedot, joka mahdollisesti osaisi vastata kysymyksiin. Tämä valinta tehtiin työnimikkeen avulla. Valittuihin henkilöihin otettiin yhteyttä puhelimitse tai sähköpostitse. Yhteensä otettiin yhteyttä yli kymmeneen henkilöön, joista neljä vastasivat kysymyksiin. Osa henkilöistä valikoitui myös niin, että henkilö, johon oltiin ensin yhteydessä suositteli ottamaan yhteyttä mainitsemaansa seuraavaan henkilöön.

Tutkimukseen osallistuneet henkilöt on kuvattu kirjaimin. Henkilöt A, B ja C ovat kuljetus- ja huolinta-alan yritysten edustajia. Henkilö D ei suoranaisesti edusta yritystä vaan hän työskentelee alalla toimivassa järjestössä ja toimii siten tässä tutkimuksessa asiantuntijana. Kaikki haastateltavat ovat eri yritysten edustajia eri puolilta Suomea.



**Henkilö A** on ollut tekemisissä Venäjän kuljetuksien kanssa yli kaksikymmentä vuotta. Yritys, jossa henkilö työskentelee, on puolestaan hoitanut kuljetuksia Venäjälle jo vuodesta 1993. Henkilö toimii yrityksessä palvelupäällikkönä. Nykyisin yrityksellä lähtee Venäjälle kappaletavaraa kaksi kertaa viikossa.

**Henkilö B:n** edustama yritys on kuljettanut Venäjälle jo 1960-luvulta. Henkilö itse on toiminut alalla vuodesta 1993 ja hän on yrityksen huolintaesimies. Venäjälle kuljetuksia yrityksellä ei enää lähde välttämättä edes viikoittain.

**Henkilö C:n** yritys on perustettu vuonna 1994 ja siitä lähtien se on suorittanut kuljetuksia Venäjälle. Henkilö on itse toiminut alalla siitä lähtien, kun yritys on perustettu. Hän hoitaa yrityksessä huolintaa ja kuljetuksia ulkomaille. Tänä päivänä lähtee vain hyvin satunnaisesti kuljetuksia Venäjälle, noin parikymmentä kuormaa vuodessa.

**Henkilö D** toimii maanteiden tavaraliikenteen ja logistisia palveluita tarjoavien yritysten edunvalvontajärjestössä johtajana. Hänellä on monen vuoden kokemus alalta. Henkilö on opiskellut kuljetustekniikkaa ja 90-luvun alkupuolelta lähtien hän on ollut tekemisissä Venäjän kanssa.

#### **6.4 Haastattelurungot**

Tutkimuksen haastattelutyypiksi valikoitui teemahaastattelu. Haastattelurunko A ja B (kts. LIITE 2 ja LIITE 3) ovat luotu teemojen mukaan. Teemat puolestaan pohjautuvat teoriaan ja muodostettuun teoreettiseen viitekehykseen (kuvio 6.). Tällä tavoin sidotaan työn teoria- ja tutkimusosuus yhteen sekä saadaan aikaan mahdollisimman yhtenäinen kokonaisuus. Vaikka kyseessä on teemahaastattelu, haastattelurungossa on jo valmiit suuntaa antavat kysymykset. Jokainen kysymys voidaan liittää johonkin käytössä olevaan teemaan.

Haastattelurunko A (LIITE 2) alkaa niin sanotusti taustatietojen keräämisellä, mutta jotka voidaan myös liittää teemoihin vienti Venäjälle ja maantiekuljetukset. Selvitetään yrityksen nykytilannetta Venäjän viennissä ja yrityksen sekä haastateltavan kokemusta Venäjän kuljetuksista. Tämä jälkeen tulee kysymys liittyen tee-

maan tullaus. Tutkimuksen keskeisimmät teemat ovat kuitenkin TIR-carnet ja sen päätyminen, jotka ovat haastattelurungon pääosassa.

Haastattelurunko B (LIITE 3) on suunnattu alan asiantuntijalle eli henkilölle D, joka ei työskentele kuljetus- tai huolitsijayrityksessä, ja siksi se eroaa haastattelurungosta A. Runko B tehtiin vasta sen jälkeen kun henkilöiltä A, B ja C oli jo saatu vastaukset, koska henkilön D haastattelu varmistui vasta myöhemmin. Näin ollen haastattelurungon B muodostamiseen käytettiin jo kerättyä tietoa hyödyksi. Teemat tulevat siinä esille samoin kuin haastattelurungossa A.

### **6.5 Aineiston keruu**

Aineiston keruu tutkimukseen oli hyvin haastavaa, koska jo olemassa olevia suhteita tarvittaviin henkilöihin ei ollut. Lisäksi tutkimusta ei tehdä toimeksiantona, joten toimeksiantajayrityksen olemassa olevia suhteita ei myöskään ollut mahdollista käyttää. Haastetta syntyi myös välimatkoista, koska tutkijan kotipaikkakunnan lähialueilta ei löytynyt tutkimukseen sopivia yrityksiä tai henkilöitä. Aineiston keruuta vaikeutti myös huomattavasti Venäjän kaupassa vallitseva tilanne, josta kerrottiin jo luvussa 2.3.

Mahdollisia haastateltavia lähestyttiin puhelimitse ja sähköpostitse. Tässä vaiheessa kerrottiin, että kyse on opinnäytetyöhön tehtävästä tutkimuksesta sekä tutkimuskysymys. Lisäksi tiedusteltiin, onko henkilö työssään tekemisissä TIR-carnet'n kanssa. Tutkimukseen osallistuvien henkilöiden lisäksi soitettiin ja laitettiin sähköpostia monelle eri kuljetus-/huolintayrityksen edustajalle, mutta tuloksetta. Jokainen kuitenkin kehoitti ottamaan yhteyttä johonkin toiseen yritykseen tai henkilöön.

Henkilö A suostui haastateltavaksi ja sovimme samalla puhelinsoitolla sopivan haastatteluajan. Puhelun jälkeen haastateltavalle lähetettiin haastattelurunko (LIITE 2) sähköpostitse, johon kirjoitettiin myös mitä tutkitaan sekä millä tavalla haastattelu tullaan suorittamaan. Haastattelu suoritettiin puhelinhaastatteluna pitkän välimatkan vuoksi. Haastattelun aluksi haastateltavalta kysyttiin lupaa haastattelun nauhoittamiseen ja lupa myönnettiin. Haastattelussa käytiin läpi kaikki

teemat ja juurikaan ei tarvinnut esittää lisäkysymyksiä, koska haastateltava kertoi laajasti eri teema-alueista. Haastateltava esitti pyynnön, että saisi käydä opinnäytetyöhön hänestä kirjoitettavan osuuden läpi ennen julkaisua ja tähän tieteenkin suostuttiin. Hän ilmaisi myös mielenkiintonsa saada lukea koko opinnäytetyö sen valmistuttua. Joten myös valmis opinnäytetyö luvattiin lähettää haastateltavalle sähköpostitse. Lopuksi haastateltavaa kiiteltiin, että hän osallistui tutkimukseen. Haastattelu litteroitiin eli kirjoitettiin puhtaaksi heti haastattelun jälkeen.

Henkilöä B lähestyttiin myös puhelimitse, mutta hän kertoi Venäjän viennin vähentyneen huomattavasti eikä yrityksessä käytetä enää TIR-carnet'a. Hän ei ollut halukas osallistumaan haastatteluun, mutta antoi vinkin isommasta yrityksestä, jolla on Venäjän vientiä. Kuitenkin puhelun jälkeen tälle henkilölle lähetettiin haastattelukysymykset sähköpostitse ja pyydettiin vastaamaan niihin siitä huolimatta, että TIR-carnet ole enää käytössä. Samalla kerrottiin tutkimuskysymys ja se, että tutkimus tehdään anonymisti eikä henkilön tai yrityksen nimeä työssä mainita. Hän lähetti vastaukset sähköpostitse.

Myös henkilöön C oltiin yhteydessä aluksi puhelimitse. Hän kertoi voivansa osallistua tutkimukseen, mutta haluaisi mieluiten vastata kysymyksiin kirjallisesti. Henkilön toivetta kunnioitettiin ja kysymykset lähetettiin sähköpostitse, jossa samalla kerrottiin vielä tutkimuskysymys sekä anonymiteetti.

Henkilöä D lähestyttiin sähköpostitse, jossa kerrottiin tutkimuksesta, tarkemmin tutkimuskysymys, anonymiteetista sekä haastattelutavasta ja kestosta. Myös haastattelurunko (LIITE 3) lähetettiin sähköpostitse. Hän oli heti suostuvainen auttamaan, mutta hänen työkiireidensä takia haastattelu saatiin sovittua vasta parin viikon päästä. Puhelinhaastatteluajankohta sovittiin puhelimitse ja niin, että haastateltava soittaa hänelle sopivana ajankohtana sovittuna päivänä. Haastattelun alussa kysyttiin lupaa nauhoitukseen ja lupa saatiin. Lisäksi muistutettiin, että vastaukset saa antaa nimettömänä. Haastattelun aikana käytiin haastattelurungossa B olevat kysymykset läpi ja myös haastattelun aikana mieleen tulleet lisäkysymykset. Haastattelun lopuksi haastateltava ilmaisi olevansa tavoitettavissa, mikäli lisäkysymyksiä vielä syntyisi. Tämän jälkeen haastateltavaa kiitettiin osallistumisesta

haastatteluun ja luvattiin olla yhteydessä, jos siihen syntyisi tarvetta. Haastattelu kesti noin 30 minuuttia ja se litteroitiin heti haastattelun päätyttyä.

## 7 TUTKIMUSTULOSTEN ESITTELY

Tässä pääluvussa käydään läpi tutkimustulokset. Tulokset pohjautuvat neljän eri yrityksen/järjestön edustajan vastauksiin. Tutkimukseen osallistuneet henkilöt on esitelty edellisessä pääluvussa (6) samoin kuin käytetyt haastattelurungot. Työn tarkoitus on selvittää miten mahdollinen TIR-carnet'n käytön loppuminen Venäjän viennissä vaikuttaisi kuljetus-/huolintayritysten toimintaan. Tässä pääluvussa vastaukset käydään läpi henkilöittäin työn selkeyden ylläpitämiseksi.

### 7.1 Henkilö A

Henkilö A:n yrityksellä lähtee maantiekuljetuksina kappaletavaraa kaksi kertaa viikossa joko Pietariin tai Moskovaan. Lisäksi yritys kuljettaa täysiä yksiköitä eli kontteja, joiden määräpaikka voi olla jokin muukin kuin Pietari tai Moskova. Nämä kuljetukset suunnitellaan yrityksessä asiakaskohtaisesti.

Maantiekuljetuksien lisäksi sillä on käytössä myös muita kuljetusmenetelmiä, mutta niitä käytetään vähemmän. Yritykseltä löytyy valmiuksia rautatiekuljetuksiin, mutta tällä hetkellä ne eivät ole kovin merkittävässä asemassa. Yhdistelmäkuljetuksia käytetään projektiluonteisissa tai erikoiskuljetuksissa. Lentorahtia käytetään myös jonkin verran. Haastateltava arvioi, että tavaramääräisesti 95% kuljetuksista lähtee maantiekuljetuksina.

Yrityksen toiminta perustuu verkostoitumiseen ja sillä on maailmanlaajuinen edustajaverkosto, joten se pystyy toimittamaan tavaraa lähes mihin tahansa. Yrityksellä on myös Venäjällä oma edustaja. Jos suomalaisen viejän pitää saada vastaanottajalle tarjottua tavarat tullattuna, yritys välittää Venäjän edustajan tiedot asiakkaalle. Näin ollen viejä eli yrityksen asiakas ja edustaja voivat keskenään sopia tullauksesta. Venäjän edustaja suorittaa tullauksen, koska tullauksen suorittamiseksi pitää olla venäläinen yritys, joka on rekisteröitynyt Venäjän tulliin. Henkilö A toteaa, että he ovat kokeneet tämän hyväksi tavaksi toimia, koska Venäjällä on tullauksessa omat käytännöt. Edustaja on paikallinen toimija, jolta löytyy tullaukseen tarvittava osaaminen ja lainsäädännön tuntemus.

Haastateltava kertoi TIR-carnet'n olleen käytössä yleisesti noin 13 vuotta, vuodesta 2000 vuoteen 2013, niin että kaikki alan yritykset käyttivät sitä lähes 100 %:sesti Venäjän kuljetuksissa. TIR-carnet'n käyttö vähensi tarvittavien asiakirjojen määrää ja tämä on haastateltavan mielestä TIR-carnet'n suurin hyöty. Kun Venäjällä syntyi uhka siitä, että TIR-carnet'a ei olisi enää mahdollista käyttää, ryhdyttiin miettimään vaihtoehtoisia toimintatapoja. Siirryttiin käyttämään Suomen sisäistä passitusta eli T-passitusta, jossa tavara passitetaan Suomessa lähtöpaikasta rajalle. Venäläiset puolestaan hoitavat passituksen Venäjän puolella rajalta määräpaikkaan. Passittaja on aina se, joka sitoutuu kuljetettavan kuorman verojen ja tullimaksujen arvoon. Haastateltavan mielestä päättymisen uhkan syntyessä palattiin aikaan ennen kuin TIR-carnet otettiin käyttöön Venäjän viennissä.

*”Palattiin minun mielestäni historiassa -90-luvun puolivälin paikkeille eli silloin suomalaiset huolitsijat alkoivat käyttämään tällaista Suomen sisäistä passitusmenettelyä, sieltä paikasta mistä tämä kuorma noudetaan ja viedään rajalle, eli puhuttiin kotimaanpassittamisesta. Ja vastaavasti taas Venäjän puolella oli tämä sama menettely eli venäläiset huolitsijat tekivät tällaisen passitusmenettelyn, joka oli rajalta määrätullitoimipaikkaan.”*

Haastateltava kertoi, kun lopettamisen uhka syntyi, yrityksessä oltiin valmistauduttu ottamalla selvää siitä, miten kuljetukset olisi mahdollista suorittaa jatkossa. Yrityksessä päädyttiin käyttämään edellä mainittua kotimaan passittamista. Haastateltavan yrityksessä koetaan tämä toimintatapa helpommaksi huolitsijoiden ja viejän kannalta. Toimintatapa on helpompi varsinkin silloin, kun kyseessä on suomalainen tavara, joka asetetaan vientimenettelyyn. Paperisen TIR-vihkon avaaminen kuormalle ja lisäksi vielä sähköisen TIR-carnet'n tekeminen aiheuttaisi vain lisää työtä tähän prosessiin.

Yrityksellä on valtuutetun viejän oikeudet, joten se pystyy lähettämään EDI:llä tiedot tullille ja saada siten tavarat erittäin nopeasti passitusmenettelyyn. Myös vientiselvittäminen onnistuu EDI-yhteydellä ja tavarat saadaan asetettua tavaravientimenettelyyn, ja siten ne ovat liikuteltavissa määräpaikasta ulkorajalle. Yritys sopi myös venäläisen edustajan kanssa tämän menettelyn käytöstä, jotta siellä pystyttiin varautumaan tähän muutokseen ja kuljetukset saataisiin perille. Yrityksen Venäjän edustaja on huolintaliike, jolla on tullilisenssi. Tullilisenssi tarkoittaa

samaa kuin Suomessa tulliin asetettu yleisvakuus. Eli tulliin asetetaan toimintaa varten tarvittava vakuus, jota pystyy käyttämään kuljetettavien tavaroiden kauppavaron kattamiseen. Tällöin ei tarvitse jokaiselle kuljetukselle asettaa ja maksaa erikseen vakuutta. Tämä käytäntö mahdollistaa sen, että saadaan sujuvasti tehtyä tarvittavat asiakirjat ja lähetykset kuljetettua eteenpäin.

TIR-carnet'n lopettaminen ei haastateltavan mukaan vaikuttaisi yrityksen toimintaan, koska se on luopunut TIR-carnet'n käytöstä kokonaan ja siirtynyt edellä kerrottuun toimintamalliin. He kokevat käytössä olevan prosessin toimivaksi ja se vähentää myös työtä; TIR:n sähköinen menettely vastaa T1-passituksen tekemistä. TIR-vihkoa ei tarvitse enää kirjoittaa, ja jos kyse on vain vientimenettelyyn asettamisesta, yksi työvaihe jää kokonaan pois.

Kuljetus-/huolinta-alalta yleisestikin kuultuna, henkilö on sitä mieltä, että tämä toimintamalli on käytössä muillakin alan yrityksillä. TIR-carnet'a ei oikeastaan käytetä muutoin kuin, jos sitä joku pyytää erikseen tai jollekin autolle on AS-MAP:lta ostettu valmiiksi TIR-carnet'ita eikä niitä haluta jättää käyttämättä.

*”TIR-carnet'n merkisevyys on pudonnut huomattavasti ja sillä ei ole suomalaiselle huolitsijalle mitään isompaa roolia. Luulen, että jo pari vuotta tässä ovat isoimmat huolinta- ja kuljetusliikkeet luopuneet kokonaan TIR-carnet'n käytöstä. Se alkaa olemaan enemmän harvinaisuus kuin arkipäivää.”*

## 7.2 Henkilö B

Henkilö B:n yritys kuljettaa 95 % Venäjän kuljetuksista kuorma-autoilla ja loput 5 % rautateitse. Se ei itse hoida tullausta vaan vastuu siitä on vastaanottajalla. Hän kertoi myös, että Venäjän vienti on vähentynyt viime vuosina paljon. Ennen yritykseltä lähti kuljetuksia Venäjälle päivittäin, mutta nykyään lähtöjä on harvemmin kuin kerran viikossa.

Yritys ei suorita tullausta eikä käytä enää Venäjän kuljetuksissa TIR-carnet'a. Vastaja kertoi TIR-carnet'n olleen aikaisemmin ainoa vaihtoehto, mutta nykyään Venäjän tullitakuun saa ostettua edullisesti rajalta. Yrityksessä ei suunniteltu kuljetusprosessiinsa muutoksia, kun TIR-carnet uhattiin lopettaa, koska yritykselle selvisi, että tullitakuun voi ostaa rajalta. TIR-carnet'n lopettaminen ei siis vaikut-

taisi henkilö B:n yrityksen toimintaan, koska se ei ole sitä tarvinnut enää aikoihin. Kysymyksiin vastaaja oli sitä mieltä, että kyseisen tullitakuun ostaminen yrityksen kuljettamille EU-tavaroille on helpompaa, mutta mahdollisissa transito- eli kauttakulkukuljetuksissa TIR-carnet voisi helpottaa kuljetustoimenpiteitä.

### **7.3 Henkilö C**

Henkilö C kertoi, että heidän yrityksen liikevaihdosta tuli 75 % Venäjältä vuoteen 2008 asti. Nykyisin tuo luku on enää noin 10 %. Yrityksessä on keskitytty vain maantiekuljetuksiin, mutta tarvittaessa voidaan ostaa alihankintana lento- ja laivakuljetuksia. Se suorittaa rajalla vientitullauksen, mutta ei osallistu tuontitullaukseen Venäjälle.

Yritys käyttää toiminnassaan TIR-carnet'a ja vastaaja kokee TIR-carnet'n käytön olevan kuljetuksissa ehdoton. Myöskään henkilö C:n yritys ei suunnitellut muutoksia kuljetus-/huolintaprosessiin aikana, jolloin TIR-carnet uhattiin poistaa käytöstä. Tämä johtui siitä, että yrityksessä ei uskottu TIR-carnet'n käytön päättyvän. Jos TIR-carnet päätettäisiin lopettaa, kysymyksiin vastaaja epäilee, että yrityksessä tulotaisiin käyttämään passituksia, jotka vastaanottaja kustantaisi. Yrityksessä ei olla valmiita ottamaan passitusvakuutuksia Venäjällä. Mahdollinen lopettaminen toisi henkilön mukaan yritykselle lisäkuluja ja aikaa prosessiin menisi tuplasti enemmän. Lisäksi se toisi paljon epävarmuutta, koska ikinä ei voisi olla varma siitä, että paperit ovat rajalla kunnossa. Vastaajan henkilökohtainen mielipide on, että TIR-menettelyn alasajo on Venäjän harjoittamaa protektionismia ja se haluaa kaiken liikenteen itselleen.

### **7.4 Henkilö D**

Henkilö D:n haastattelussa käy ilmi, että TIR-carnet'a käytetään vähemmän kuin aikaisemmin. Vähentyminen alkoi sen jälkeen, kun TIR-kriisi käynnistyi heinäkuun ensimmäinen päivä vuonna 2013. TIR-kriisi laitettiin Venäjällä liikkeelle hyvin epämuodollisesti, länsimaiden näkökulmasta jopa laittomasti. Venäläiset väittivät, että kansainvälinen järjestö on heille velkaa, mikä ei pitänyt paikkansa. Kyseessä olivat velat 20 vuoden ajalta, joista osa oli jo maksettu, ja loppuvelan



maksusta oli jo monia kertoja sovittu. Lisäksi he väittivät samalla, että TIR-järjestelmä ei toimi. Tilanne raukesi vihdoinkin, kun Venäjän presidentti Putin lähetti liikenneministerille, tullille ja muille vastuutahoille määräyksen, että TIR-järjestelmä on palautettava entiselleen. Järjestelmä ei ihan 100 %:seen laajuuteensa palautunut, mutta tärkeimpien tullitoimipaikkojen kautta TIR-carnet on käytettävissä. Pääväittäminen siitä miksi kriisi käynnistettiin on se, että venäläisten viranomaisten ansaitsemismahdollisuudet pienenevät ja he halusivat päästä käsiksi TIR-rahavirtoihin.

Parhaimmillaan Venäjälle on päätetty muista maista lähteneitä TIR-carnet'ita 600 tuhatta ja haastateltava arvioi niiden tänä vuonna jäävän noin 350 tuhanteen. Eli niiden käyttö ei ole kokonaan loppunut, mutta vähentynyt huomattavasti alalla toimivilla yrityksillä. Suomessa TIR-carnet'idien myynti on vähentynyt 85–90 % vuoden 2013 jälkeen. Tällä hetkellä Suomesta Venäjälle lähtevistä kuljetuksista noin 20 % menevät TIR-carnet'illa. Vielä vuonna 2013 TIR-carnet'a käytettiin enemmän, mutta jo vuonna 2014 T-passituksien käyttö ylitti TIR-carnet'n käytön. Haastateltava harmittelee ettei Putinin määräyksen todellisia vaikutuksia TIR-carnet'n käyttöön tulla todellisuudessa näkemään huonon talouden ja kaupan käynnin tilanteen takia.

Merkittävä pienentyminen TIR-carnet'idien käytössä ei vastaajan mukaan johdu enää TIR-kriisistä vaan suurin ongelma on Venäjän talouden todella heikko tilanne. Tähän vaikuttavat monet asiat, joista tärkeimmät ovat energian hinta niin kaasun kuin öljyn osalta sekä Ukrainan sota eli maailman poliittinen tilanne ja siitä aiheutuneet pakotetotimet. Lisäksi Venäjän ruplan kurssi on heikentynyt voimakkaasti, mikä vaikuttaa taas negatiivisesti edellä mainittuihin ongelmiin. Henkilö korostaa, että TIR-järjestelmässä ei ole sinällään mitään vikaa vaan ongelmat löytyvät aivan jostain muualta.

Haastateltava on sitä mieltä, että TIR-carnet ja TIR-järjestelmä on ehdottomasti kokonaisuutena ja pidemmällä tähtäimellä paras ja turvallisin vaihtoehto Venäjän kuljetuksissa. Hän ei ole varma onko se tällä hetkellä halvin vaihtoehto, mutta ei pidä sitä ainakaan merkittävästi kalliimpana kuin muita käytettävissä olevia passi-

tusjärjestelmiä. Vastaaja on vuodesta 2013 eteenpäin kyseltyt huolinta- ja kuljetusyrityksiltä sekä kaupan toimijoilta venäläisten myymistä vakuuksista; tietävätkö he mistä vakuudet alkavat, mitä ne kattavat ja minkälainen vakuutusturva heidän käyttämässään passituksissaan on sekä mistä he saavat tukea ja apua, kun tulliasettaa reklamointiajan kuluessa maksuvaatimuksen kuljetettujen tavaroiden tullien ja veromaksujen arvosta. TIR-järjestelmässä reklamointiaika on vuosi tai jopa kaksi, mutta venäläisten vakuuksien reklamointiajoista ei voi olla varma. Henkilöt, joilta haastateltava on kyselty näitä asioita, ovat levitelleet vain käsiään ja kohautelleet olkapäitään tietämättöminä.

*”En ymmärrä miten ihmiset voivat ottaa valtavaa riskiä tietämättä minkäänlaisesta vakuutusturvasta tai oikeusavusta. Koska TIR-järjestelmässä, jos tulee ongelmia ja yrittäjä itse toimii sinänsä erittäin vaativien ja tiukkojen sääntöjen puitteissa, niin hän voi olla varma, että hänellä on tietty rajattu vastuu ja hänellä on myös kansallinen takaajajärjestö ja kansainvälinen kattojärjestö IRU, josta löytyy sitten aika mittava arsenaali erilaista apua.”*

Vastaaja kokee, että TIR-carnet'n käytön lopettamisella olisi kuitenkin yrityksille jonkin verran vaikutuksia. Haastateltava ei tiedä, mikä olisi paras vaihtoehtoinen toimintatapa jatkossa. Suomen puoleinen osuus on järjestettävissä, mutta ongelma on Venäjän puoleinen osuus. Haastateltava ymmärtää, että yksittäiset kuljetukset toimivat, ja kuljetus Venäjän rajalta määränpäähän sujuu ongelmitta. Mutta koska reklamointiajoista ei ole varmuutta, on olemassa mahdollisuus siitä, että joku saattaa rahastaa keksityllä perusteella samasta kuormasta kolmekin kertaa

Haastateltavalta kysyttiin tulevaisuuden näkymistä ja siitä kuinka talouden mahdollinen elpyminen vaikuttaisi TIR-carnet'n käyttöön. Vastaaja oli sitä mieltä, että tällä hetkellä ei voi olettaa mitään. TIR-carnet'n vahvaa elpymistä toivotaan, mutta tällä hetkellä suurin kysymys on se, lähteekö taloudellinen tilanne nousemaan. Jokaisen osapuolen kannalta olisi parasta, että Venäjän ja länsimaiden välille syntyisi sopu ja pakotteista luovuttaisiin. Venäjä on ahtaalla alhaisen energian ja sen takia, että länsimaista ei saada teknologiaa ja muita vastaavia tuotteita. Lisäksi Venäjän ylimääräiset varat ehtyvät vauhdilla.

*”Ja kaikkien kannalta varmaan paras ratkaisu olisi että yhteissävel löytyisi ja pakotteistakin päästäisiin eroon ja Ukrainan asioihinkin saataisiin joku jär-*

*jellinen ratkaisu, koska historiastakin tunnetaan kun diktaattoreilla autoritäärisillä alueilla on kotimaassaan tarpeeksi vaikeaa ne aiheuttavat ulkomail- la isoja ongelmia ja näitä ongelmia ei enää tarvita mihinkään päin maail- maa.”*

## 8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä pääluvussa tarkastellaan keskeisimpiä tutkimustuloksia ja sitä miten ne ovat kytköksissä teorialukuihin. Lisäksi pohditaan sitä, kuinka luotettava tutkimuksesta saatiin. Luvun lopussa analysoidaan opinnäytetyöprosessia kokonaisuudessaan ja mietitään tutkimuksen hyötyjä.

### 8.1 Tutkimustulosten tarkastelu

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli vastata kysymykseen: TIR-carnet'n käytön lopettamisen merkitys ja vaikutukset kuljetus-/huolitsijayrityksille Venäjän viennissä. Kuinka paljon lisätyötä mahdollinen lopettaminen aiheuttaisi ja mitä haasteita se loisi. Hidastaisiko ja vaikeuttaisiko se mahdollisesti vientiprosessia. Teoriaosuudessa käydään läpi kaikki tiedot, joita tarvitsee tutkimuskysymyksen selvittämiseen ja ymmärtämiseen. Teoria etenee johdonmukaisesti laajemmista kokonaisuuksista yksityiskohtaisempiin aiheisiin.

Aluksi teoriaosuudessa lähdetään liikkeelle kansainvälisestä kaupasta, josta siirrytään tarkastelemaan lähemmin maantiekuljetuksia. Muita kuljetusmenetelmiä ei käydä läpi, koska tutkimus on rajattu koskemaan vain kumipyöräkuljetuksia. Seuraavaksi käsitellään tullausta, joka on tärkeä prosessi Venäjän viennissä ja auttaa aiheen kokonaiskuvan ymmärtämisessä. Tullauksesta siirrytään käsittelemään tarkemmin TIR-järjestelmää, joka kuuluu kuitenkin myös tullaukseen. Jokaisen teorialuvun lopussa käsitellään mahdollisimman ajankohtaisia asioita luvun teeman mukaisesti Suomen ja Venäjän välisestä näkökulmasta. Näin saadaan pidettyä Venäjä-näkökulma mukana läpi koko opinnäytetyön.

Työn empiirisessä osiossa tutkimuskysymystä lähdettiin selvittämään luodun teoreettisen viitekehyksen avulla. Tätä kehystä silmällä pitäen muodostettiin haastattelukysymykset teemojen mukaan. Ennen teoreettisen viitekehyksen luomista oli päädytty käyttämään kvalitatiivista tutkimusmenetelmää ja valittu haastattelumenetelmäksi teemahaastattelu. Empiiristä osuutta tehdessä saatiin selville asioita, jotka kävivät ilmi jo teoriaosuudessa, mutta myös seikkoja, joita ei teorialähteistä saanut selville.

Tutkimuksessa saatujen vastausten perusteella voidaan päätellä Venäjän viennin vähentyneen todella paljon. Syyt vähentymiseen ovat Venäjän talouden taantuma, öljyn hinnan heikentyminen, Ukrainan sota ja sen johdosta asetetut pakotteet sekä ruplan heikentyminen. Viennin vajoaminen ja sen syyt käyvät ilmi myös jo työn teoriaosuudessa. Vastauksista selviää myös, että Venäjän viennissä haastateltavien yritykset käyttävät kuljetuksiin eniten maantiekuljetusta. Tästä voidaan päätellä kumipyöräkuljetusten olevan yhä helpoin, joustavin ja suosituin kuljetusmuoto Venäjän viennissä.

Tullaus Venäjällä on monimutkainen ja työläs prosessi, mikä selviää jo teorialuvussa 4.4. Tästä johtuen kenenkään tutkimukseen osallistuneen henkilön edustama yritys ei suorita tuontitullausta Venäjällä. Ne tekevät ainoastaan vientitullauksen Suomen puoleisella rajalla. Yksi vastaajista tarjoaa tullauspalvelua Venäjän puoleiselle rajalle oman Venäjän edustajansa avulla, jos asiakkaalla on tarve saada tarjottua tavara tullattuna asiakkaalle. Loput vastaajista siirtävät vastuun tullauksesta tavaran vastaanottajalle. Tästä voi päätellä, että venäläisten on paljon helpompi suorittaa tullaus, koska he tuntevat lainsäädännön ja tullauksen haasteet.

Haastattelun neljännessä teemassa käsitellään TIR-carnet'a eli tutkimuksen kannalta tärkeintä aihepiiriä. Vastauksista voidaan tehdä johtopäätös, että TIR-carnet'n käyttö on vähentynyt todella paljon. Suurin syy tähän on Venäjän aloittama TIR-kriisi vuoden 2013 heinäkuussa. Mutta käyttöön vaikuttavat tällä hetkellä myös Venäjän viennin vähentyminen ja siihen liittyvät syyt, jotka käyvät ilmi aikaisemmin tässä luvussa. Haastatteluissa nousevat esille samat syyt TIR-kriisiin syntyyn kuin teoriassa. Kriisi käynnistettiin siihen liittyvien henkilöiden toimesta mielivaltaisesti ja päätös TIR-carnet'n käytön jatkumisesta normaalisti saatiin vasta presidentti Putinin puututtua asiaan. Tästä voidaan päätellä Venäjän edelleen pelaavan omilla säännöillään ja asianosaiset yrittivät saavuttaa jotakin hyötyä itselleen, tässä tapauksessa luultavimmin rahaa, laittaessaan tällaisen kriisin liikkeelle.

Tutkimustulosten pohjalta voidaan tehdä päätelmä, että TIR-kriisin käynnistyttyä valtaosa yrityksistä siirtyi vaihtoehtoisiin passitusmenetelmiin ja kriisin loputtua

jäivät käyttämään näitä menetelmiä. Kriisillä oli merkittävät vaikutukset yritysten toimintatapoihin ja TIR-carnet'n käyttöön Venäjän kuljetuksissa. Haastatteluiden ja tilastojen mukaan TIR-carnet'a käytetään kuitenkin yhä jonkin verran. Tämä vähemmistö ei joko uskonut TIR-carnet'n käytön loppumiseen tai siirtyivät kriisin jälkeen käyttämään takaisin TIR-carnet'a.

Teoriaosan luvussa (5.5) TIR-carnet'n käyttö Venäjän viennissä kerrotaan TIR-järjestelmälle vaihtoehtoiset lailliset menettelyt, jotka ovat vientimenettely ja T-passitusmenettely. Tutkimustuloksista selviää, että näitä menetelmiä kuljetus-/huolitsijayritykset ovat ryhtyneet käyttämään Venäjän kuljetuksissa. Vastaajat kokevat nämä menettelyt helpommiksi ja vähemmän työläimmiksi kuin TIR-carnet'n käytön. Paperisen TIR-carnet'n käyttö aiheuttaa lisätyötä, koska se pitää täyttää vielä sähköisen ilmoituksen lisäksi. Yhden vastaajan yrityksellä on Venäjällä oma edustaja, joka hoitaa Venäjän puoleisen osuuden ja sillä on oma takuuasettelu Venäjällä. Toisen vastaajan yritys puolestaan käyttää kuljetuksiin rajalta ostettavia tullitakuuta, joita saa TIR-carnet'ia halvemmalla. Vastaaja D kuitenkin kokee tullitakuun ostamisen venäläisiltä ongelmalliseksi, koska reklamointiaikojen pituuksista kukaan ei voi olla varma ja he voivat halutessaan rahastaa monia-kin kertoja samasta kuormasta. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että suomalaiset luottavat venäläisiin, koska he ostavat ja käyttävät näitä tullitakuuta. Nähtäväksi jää kuinka tullitakuut loppujen lopuksi toimivat ja tuleeko yrityksille turhia lisämaksuja.

TIR-carnet'n käytön loppumisella olisi tällä hetkellä vaikutusta vain yrityksille, jotka sitä vielä käyttävät. Sillä ei olisi juurikaan mitään merkitystä yrityksille, jotka nyt käyttävät muita passitusmenettelyitä. Näille yrityksille, jotka vielä käyttävät TIR-carnet'a, toimintatapojen muutos saattaisi aiheuttaa paljonkin vaivaa ja lisätyötä. Jos omia luotettavia Venäjä-kontakteja ei ole eikä Venäjältä haluta ostaa tullitakuuta, pitäisi käyttää passituksia, jotka vastaanottaja kustantaisi ellei mitään luotettavaa järjestelmää pystyttäisi luomaan tilalle.

## 8.2 Tutkimuksen luotettavuus

Tieteen luotettavuuskäsitteet ovat reliabiliteetti eli pysyvyys ja validiteetti eli pätevyys. Opinnäytetyön luotettavuuden pohtiminen mittaa samalla myös sen laatua. Reliabiliteetti tarkoittaa saatujen tutkimustulosten pysyvyyttä eli, jos tutkimus tehdään uudestaan, siitä saadaan samat tulokset. Validiteetti puolestaan tarkoittaa oikeiden asioiden tutkimista. (Kananen 2012, 172-173.)

Reliabelius ja validius ovat saaneet kvalitatiivisissa tutkimuksissa erilaisia tulkintoja ja ne mielletäänkin enemmän kvantitatiivisen tutkimuksen arviointiin. Laadullisen tutkimuksen tekijän kannattaakin työssään selittää tarkasti kuinka tutkimuksen jokainen vaihe on toteutettu, sillä se nostaa tutkimuksen validiteettia. Tällöin voidaan kysyä, että sopiiko selitys kuvaukseen eli onko selitys luotettava. (Hirsjärvi ym. 2009, 232.)

Kun arvioidaan kvalitatiivisen tutkimuksen reliabiliteettia, arvioitavina eivät ole niinkään käytetyt menetelmät, kokonaiskuva tai malli, joka on tutkimuksen tuloksena (Hämeen ammattikorkeakoulu 2015, 15). Kananen mukaan laadullisen tutkimuksen luotettavuuskriteerit ovat arvioitavuus/dokumentaatio, tulkinnan ristiriidattomuus, luotettavuus tutkitun kannalta ja saturaatio. *Arvioitavuus/dokumentaatio* tarkoittaa, että kaikki opinnäytetyössä tehdyt valinnat tulee perustella. Esimerkiksi perustellaan miksi päädyttiin valittuun tiedonkeruumenetelmään. *Tulkinnan ristiriidattomuudella* tarkoitetaan sitä, että toinen tutkija tulee samaan johtopäätökseen kirjoittajan kanssa. *Luotettavuuden* voi varmentaa siten, että luetuttaa aineiston ja tulkinnan sillä, jota se koskee. Henkilö lukee aineiston ja mahdollisesti vahvistaa tutkijan tulkinnan ja tuloksen, jolloin tutkimuksen voidaan todeta olevan luotettava. Aineiston *saturaatio* on puolestaan sitä, että uusia havaintoyksikköjä otetaan mukaan tutkimukseen niin kauan, kun ne tuovat jotain uutta tutkimukseen. (Kananen 2012, 173-175.)

Tutkimuksen luotettavuuden lisäämiseksi haastattelut pyrittiin tekemään mahdollisimman neutraalisti ja täydentävät kysymykset pyrittiin muotoilemaan niin, etteivät ne olisi johdattelevia. Teemahaastattelurungot rakennettiin valmiiksi eri teemoista, jotka pohjautuivat teoriaosassa käytyihin asioihin. Haastattelut nauhoi-

tettiin ja kirjoitettiin sanasta sanaan puhtaaksi eli litteroitiin heti haastatteluiden päätyttyä. Nauhoitusten avulla tutkija pystyi palaamaan haastatteluun vielä jälkeempään eikä tulokset pohjautuneet vain tutkijan muistiin ja muistiinpanoihin. Lisäksi haastattelussa pystyttiin keskittymään paremmin itse haastatteluun, kun ei tarvinnut kirjoittaa samalla kaikkia vastauksia ylös.

Tässä tutkimuksessa haastateltavia on suhteellisen vähän, mutta määrän lisääminen ei olisi tuonut tutkimukselle enää mitään lisäarvoa. Tutkimuskysymykseen saatiin vastaus näillä haastatteluilla ja vastauksista löytyy yhteinen linja: Venäjän viennin ja TIR-carnet'n käytön väheneminen. Tämä kävi ilmi myös henkilöiltä, joita yritettiin saada osallistumaan haastatteluun. Tuloksista löytyy myös yhtäläisyyksiä teoriaan. Tutkimuksen luotettavuutta pyrittiin parantamaan huolellisella työskentelyllä. Luotettavuutta lisää myös se, että prosessin aikana tehdyt valinnat ja ratkaisut ovat työssä perusteltu tarkasti. Tätä kutsutaan dokumentaatioksi ja se on työn uskottavuuden kannalta yksi tärkeimmistä asioista (Kananen 2012, 173).

### **8.3 Jatkotutkimusehdotuksia**

Tulevaisuudessa voisi tutkia TIR-carnet'n käyttöä Venäjän kuljetuksissa uudelleen, kun mahdollisesti Venäjän talouden ongelmat ovat väistyneet ja kauppa Venäjälle jälleen vilkastunut. Olisi mielenkiintoista tietää miten muutos näissä asioissa vaikuttaisi TIR-carnet'n käyttöön. Lisäksi olisi mielenkiintoista tutkia parin vuoden päästä Venäjältä ostetuiden tullitakuiden reklamointiaikoja ja sitä, kuinka niiden käyttäminen on sujunut suomalaisilla kuljetus-/huolintayrityksillä. Ovatko suomalaiset yritykset, jotka ostavat tullitakuita Venäjältä törmänneet ongelmiin muun muassa näiden reklamointiaikojen kanssa?

### **8.4 Tutkimusprosessin arviointi**

Opinnäytetyöprosessin aloittaminen tuntui haastavalta, koska työllä ei ollut toimeksiantajaa eikä oikein minkäänlaista mielikuvaa aiheesta. Lisäksi puuttui tarkka käsitys siitä millaisia vaiheita tämä prosessi pitää sisällään. Työ aloitettiin vuoden 2015 keväällä pohtimalla mahdollisia aiheita ja päädyttiin yhteen mielenkiintoiseen aiheeseen, jota lähdettiin työstämään. Kesän aikana muotoiltiin aihetta sopi-



vaan muotoon sekä tutkittiin teoriaa ja kerättiin lähteitä. Syyskuun alussa ryhdyttiin toden teolla kirjoittamaan työn teoriaosuutta.

Alun niin sanotun kankeuden eli aiheen löytämisen vaikeuden jälkeen, mielenkiinto aiheita kohtaan oli korkealla ja teorian kirjoittaminen sekä tiedon etsiminen ei tuntunut kovinkaan vaikealta. Mielenkiinto opinnäytetyöprosessia ja aihetta kohtaan on säilynyt työn tekemisen alusta loppuun. Työtä tehdessä on pidetty huolta siitä, että teoriassa käsitellyt asiat ovat kytköksissä tutkimusongelmaan. Tässä auttoi myös huomattavasti muotoiltu teoreettinen viitekehys. Lähteinä pyrittiin käyttämään mahdollisimman tuoreita, ajankohtaisia ja luotettavia tietolähteitä.

Teoriaosuuden valmistuttua lokakuun alkupuolella siirryttiin miettimään tutkimusta ja sen tarkempaa toteutustapaa. Syvennyttiin tutkimuksista kertoviin lähteisiin ja päädyttiin tässä työssä käytettyihin menetelmiin. Haastattelurungot muotoiltiin teemojen mukaan ja seuraava vaihe olikin haastateltavien etsiminen. Tämän vaihe koettiin koko prosessiin haasteellisimmaksi vaiheeksi. Kuten jo aikaisemmin mainittuna, työllä ei ollut toimeksiantajaa sekä tarvittaviin henkilöihin ja yrityksiin ei ollut jo olemassa olevia suhteita, joita olisi voinut hyödyntää. Lisähaastetta loi myös maailmassa ja Venäjällä vallitsevat tilanteet. Lisäksi haastateltavia etsiessä kävi ilmi, että vain harvat yritykset käyttävät enää TIR-carnet'a. Tämä käytön vähentyminen ei käynyt ilmi mistään teoreettisesta tietolähteestä. Haastateltavat kuitenkin löytyivät monen mutkan kautta ja teemahaastattelut saatiin päätökseen marraskuussa 2015. Tämän jälkeen alkoi empiirisen osan kirjoittaminen ja kirjoitusprosessi saatiin päätökseen joulukuussa 2015.

Tutkija on itse tyytyväinen lopulliseen opinnäytetyöhön kokonaisuutena. Prosessi saatiin päätökseen ongelmista ja muista kiireistä huolimatta lähes tavoitteiden mukaisesti. Tällä tutkimuksella on arvoa alan opiskelijoille sekä muille aiheesta kiinnostuneille, koska tutkimuksella saatuja tietoja ei teorialähteistä löydy. Lisäksi hyötyä voivat saada alan tai alalle aikovat yritykset, jotka miettivät esimerkiksi miten toimia Venäjän kuljetuksissa tai etsivät tietoa TIR-carnet'sta.

## LÄHTEET

- Eskola, J & Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 2. painos. Jyväskylä. Vastapaino.
- Hirsjärvi, S & Hurme, H. 2006. Tutkimushaastattelu – teemahaastattelun teoria ja käytäntö. 4. painos. Helsinki. Yliopistopaino.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uud. painos. Helsinki. Tammi.
- Heimonen, J. 2014. TIR-kuljetukset jatkuvat Venäjän ja Suomen välisillä raja-  
asemilla. Kauppakamari. Viitattu 29.9.2015.  
[http://kauppakamari.fi/2014/07/01/tir-kuljetukset-jatkuvat-venajan-ja-suomen-  
valisilla-raja-aseilla/](http://kauppakamari.fi/2014/07/01/tir-kuljetukset-jatkuvat-venajan-ja-suomen-<br/>valisilla-raja-aseilla/)
- Helsingin Sanomat. 2015. Venäjän talouden supistuminen hidastui kesäkuussa –  
pohja voi olla lähellä. Viitattu 14.9.2015.  
<http://www.hs.fi/talous/a1438054362632>
- Hämeen ammattikorkeakoulu. 2015. Tutkivan toiminnan luotettavuuden kriteerit.  
Viitattu 22.10.2015. [http://www.hamk.fi/verkostot/kudos/tutkiva-  
toiminta/Documents/HAMK\\_17\\_Luotettavuuskriteerit.pdf](http://www.hamk.fi/verkostot/kudos/tutkiva-<br/>toiminta/Documents/HAMK_17_Luotettavuuskriteerit.pdf)
- Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattson, M., Ollikainen, J., Reinikainen,  
A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Helsinki.  
Suomen Spedservice Oy.
- Iivonen, J. 2013. Venäjän uusi tullikiista ehkä Niinistön ja Putinin keskusteltavak-  
si. Helsingin Sanomat. Viitattu 29.9.2015.  
<http://www.hs.fi/talous/a1376882881688>
- International Road Transport Union (IRU). 2015. Translated Pages of TIR Car-  
nets. Viitattu 14.12.2015. [https://www.iru.org/cms-filesystem-  
action?file=tir/Carnet%20Anglais.pdf](https://www.iru.org/cms-filesystem-<br/>action?file=tir/Carnet%20Anglais.pdf)
- Kananen, J. 2012. Kehittämistutkimus opinnäytetyönä – kehittämistutkimuksen  
kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.
- Kettinen, M. 2013. Venäjän kaupan haasteet. Turun ammattikorkeakoulu. Opin-  
näytetyö. Viitattu 29.9.2015.  
[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/63133/Kettinen\\_Mikko.pdf?sequen-  
ce=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/63133/Kettinen_Mikko.pdf?sequen-<br/>ce=1)
- Laukkanen, T. 2015 b. Ukrainan tilanteeseen liittyvät pakotteet. Elinkeinoelämän  
keskusliitto. Viitattu 14.9.2015. [http://ek.fi/mita-  
teemme/kauppapolitiikka/venaja/ukrainan-tilanteeseen-liittyvat-pakotteet/](http://ek.fi/mita-<br/>teemme/kauppapolitiikka/venaja/ukrainan-tilanteeseen-liittyvat-pakotteet/)

Laukkanen, T. 2015 a. Venäjä – Suurten mahdollisuuksien markkinat pakotetoi-  
mien kohteena. Elinkeinoelämän keskusliitto. Viitattu 10.9.2015. [http://ek.fi/mita-  
teemme/kauppapolitiikka/venaja/](http://ek.fi/mita-<br/>teemme/kauppapolitiikka/venaja/)

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt - vienti ja tuonti. 1. painos. Tam-  
mertekniikka/AMK-kustannus.

Metsämuuronen, M. 2011. Venäjän-viennin opas. Suomalais-Venäläinen kaupp-  
kamariyhdistys.

SKAL. 2013. TIR-liikenteen Venäjälle on jatkuttava. Viitattu 29.9.2015.  
[http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal\\_tiedottaa/tiedotearkisto/tiedotteet\\_2013/tir-  
liikenteen\\_venajalle\\_on\\_jatkuttava.10035.news](http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal_tiedottaa/tiedotearkisto/tiedotteet_2013/tir-<br/>liikenteen_venajalle_on_jatkuttava.10035.news)

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2015. TIR-järjestelmä otettiin uudelleen  
käyttöön. Viitattu 29.9.2015. [http://www.svkk.fi/jasenyys/jasensivusto/venaja-  
uutisia\\_jasenille/tulliuutisia/tir-  
jarjestelma\\_otettiin\\_uudelleen\\_kayttoon.24897.news](http://www.svkk.fi/jasenyys/jasensivusto/venaja-<br/>uutisia_jasenille/tulliuutisia/tir-<br/>jarjestelma_otettiin_uudelleen_kayttoon.24897.news)

Tilastokeskus. 2015. Teoreettinen viitekehys. Viitattu 21.10.2015.  
<http://tilastokeskus.fi/virsta/tkeruu/02/03/>

Tiri, M. 2011. Venäjän-viennin opas. Suomalais-Venäläinen kauppakamariyhdis-  
tys.

Tiri, M. 2015. Venäjän kaupan barometri kevät 2015. Suomalais-Venäläinen  
kauppakamari. Viitattu 29.9.2015. [http://www.svkk.fi/files/14509/Venajan-  
kaupan\\_barometri\\_kevät\\_2015\\_FI.pdf](http://www.svkk.fi/files/14509/Venajan-<br/>kaupan_barometri_kevät_2015_FI.pdf)

Tullihallitus. 2011. TIR-käsikirja. 9. korjattu painos. Helsinki. Edita Publishing  
Oy. Viitattu 24.9.2015.  
[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/julkaisut\\_ja\\_esitteet/kasikirjat/tir/tir\\_2011.pdf](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/kasikirjat/tir/tir_2011.pdf)

Tulli. 2011. Muutoksia tullin kahdenkeskisten matkalupien myöntämisessä  
1.2.2012 alkaen. Viitattu 19.9.2015.  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_20120120\\_1/  
index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20120120_1/<br/>index.html)

Tulli. 2013. TIR-kuljetukset Venäjälle. Asiakastiedote 28.11.2013. Viitattu  
3.9.2015.  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_131108\\_4/in-  
dex.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_131108_4/in-<br/>dex.html)

Tulli. 2014 a. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Ulkomaankauppatilastot. Vii-  
tattu 14.9.2015.  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14\\_  
2/liitteet/2014\\_M16.pdf](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14_<br/>2/liitteet/2014_M16.pdf)

Tulli. 2014 b. EU:lta uusia Venäjään kohdistuvia pakotteita. Asiakastiedote. Viitattu 15.9.2015.

[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14\\_2/liitteet/2014\\_M16.pdf](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14_2/liitteet/2014_M16.pdf)

Tulli. 2015 a. TIR-carnet'n käyttö jatkuu Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Asiakastiedote 26.2.2015. Viitattu 3.9.2015.

[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_20150226\\_5/index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20150226_5/index.html)

Tulli. 2015 b. TIR-menettelyn käyttö Venäjällä jatkuu. Asiakastiedote 30.6.2015. Viitattu 3.9.2015.

[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_20150630\\_5/index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20150630_5/index.html)

Tulli. 2015 c. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Ulkomaankauppatilastot. Viitattu 9.9.2015.

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja15/index.html?bc=370>

Tulli. 2015 d. Mitä on passitus?. Viitattu 16.9.2015.

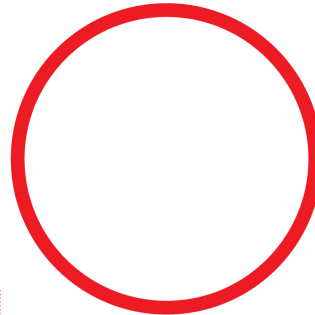
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut\\_tullimenettelyt/passitus/](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/)

Tulli. 2015 e. Passituslajit ja tarvittavat asiakirjat. Viitattu 16.9.2015.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut\\_tullimenettelyt/passitus/passituslajit/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/passituslajit/index.jsp)

Rekalla Venäjällä. 2010. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 19.9.2015.

[https://www.lvm.fi/docs/fi/964902\\_DLFE-11199.pdf](https://www.lvm.fi/docs/fi/964902_DLFE-11199.pdf)



# CARNET TIR \*

## 4 volets

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au \_\_\_\_\_ inclus  
*Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including*

2. Délivré par \_\_\_\_\_  
*Issued by*  
 \_\_\_\_\_  
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire \_\_\_\_\_  
*Holder*  
 \_\_\_\_\_  
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:  
*Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:*

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:  
*Signature of the secretary of the international organization:*

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ \_\_\_\_\_  
*Country/Countries of departure (1)*

7. Pays de destination \_\_\_\_\_  
*Country/Countries of destination (1)*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1)  
*Registration No(s). of road vehicle(s) (1)*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (1)  
*Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (1)*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (1)  
*Identification No(s). of container(s) (1)*

11. Observations diverses \_\_\_\_\_  
*Remarks*

12. Signature du titulaire du carnet:  
*Signature of the carnet holder:*

(1) Biffer la mention inutile.  
*Strike out whichever does not apply.*



ZZP - CH-GENÈVE - REPRODUCTION INTERDITE - REPRODUCTION PROHIBITED - IMPRIMÉ EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

\* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.  
 \* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

NE PAS DÉTACHER! A remplir et à conserver dans le carnet  
 NOT TO BE DETACHED! This form is to be filled in and has to remain in the carnet

NEODDĚLOVATÍ! Tento list musí být vyplněn a ponechán v karnetu  
 NON DISTACCARE! Questo foglio è da compilare e da conservare nel Carnet  
 NICHT ABTRENNE! Dieses Blatt muss ausgefüllt werden und im Carnet verbleiben




|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <b>VOUCHER N° 1 / N° 2</b>   |   | <b>1. TIR CARNET</b>   |  |
| 2. Customs office(s) of departure<br>1. _____ 2. _____<br>3. _____   |   | 3. Name of the international organization<br><b>IRU</b> Union Internationale des Transports Routiers          |  |
| For official use   |   | 4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)   |  |
|  |   | 5. Country/Countries of departure  | 6. Country/Countries of destination  |
| 7. Registration No(s). of road vehicle(s)  |   | 8. Documents attached to the manifest  |  |
| <b>GOODS MANIFEST</b>  |   |  |  |
| 9. a) Load compartment(s) or container(s)<br>b) Marks and Nos. of packages or articles   | 10. Number and type of packages or articles; description of goods | 11. Gross weight in kg   | 16. Seals or identification marks applied (number, identification)   |
| 12. Total number of packages entered on the manifest<br>Destination:<br>1. Customs office<br>2. Customs office<br>3. Customs office  |   | Number   | 13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete<br>14. Place and date<br>15. Signature of holder or agent   |
|  |   | 17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp<br><br>XXXXXXXX  |  |
| 18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)<br><input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact            |   | 20. Time-limit for transit   | 24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)<br><input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact |
| 21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____  |   | 26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified   |  |
| 22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)<br><br> |   | 27. Reservations<br><br>  |  |
| 23. Customs officer's signature and Customs office date stamp<br><br>XXXXXXXX                             |   | 28. Customs officer's signature and Customs office date stamp<br><br>XXXXXXXX                               |  |

Form not to be taken under Customs control by the Customs authorities

FEUILLET NON DOUANIER  
NOT FOR CUSTOMS USE



|  |   |
|--|---|
| 1. Arrival certified by the Customs office at _____  | 6. Customs officer's signature and Customs office date stamp<br><br><br>XXXXXXXX |
| 2. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact   |   |
| 3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____ |   |
| 4. New seals affixed _____   |   |
| 5. Reservations _____  |   |

## HAASTATTELURUNKO A

- Kuinka kauan yrityksellänne on ollut kuljetuksia Venäjälle? Kuinka usein teiltä lähtee kuljetuksia Venäjälle?
  
- Kauanko olet itse ollut tekemisissä Venäjän kuljetuksien kanssa?
  
- Kuinka suuri osa kuljetuksista Venäjälle suoritetaan maantiekuljetuksina? Onko käytössänne muita kuljetusmenetelmiä?
  
- Suoritatteko myös tullauksen Venäjälle?
  
- Millaisena koette TIR-carnet´n käytön kuljetuksissa Venäjälle?
  
- Teittekö tai suunnittelittekö muutoksia kuljetus-/huolintaprosessiin Venäjälle loppuvuoden 2013 – kesäkuun 2015 välisenä aikana, kun TIR-carnet´n käyttö uhattiin lopettaa?
  
- Miten toimisitte jatkossa, jos TIR-carnet´n käyttö lopetettaisiin Venäjän kuljetuksissa?
  
- Minkälaisia vaikutuksia mahdollisella lopettamisella olisi (esim. ajankäyttöön, kuluihin, tullaukseen yms.)?
  
- Muuta huomioitavaa

## HAASTATTELURUNKO B

- Kuinka kauan olet toiminut alalla? Moneenko vuoden kokemus teillä on Venäjän kuljetuksista?
- Kuinka paljon TIR-carnet´a käytetään nykyään maantiekuljetuksiin Venäjälle?
- Pystyykö määrittelemään minkälaiset yritykset käyttävät yhä TIR-carnet´a?
- Mikä olisi tällä hetkellä kuljetus-/huolitsijayritykselle paras tapa toimia Venäjän kuljetuksissa, kun ajatellaan kustannuksia, tullausta, riskejä yms.?
- Olisiko TIR-carnet´n lopettamisella vaikutuksia kuljetus-/huolitsijayritysten toimintaan? Minkälaisia?
- Miten neuvoisit yrityksiä, jotka käyttävät vielä TIR-carnet´a, toimimaan jatkossa, jos se lopetettaisiin?
- Muuta aiheeseen liittyvää