



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Emilia Sabel

# TAVARAN VAPAA LIIKKUVUUS EUROOPAN YHTEISÖSSÄ

Liiketalous  
2017

## TIIVISTELMÄ

Tekijä	Emilia Sabel
Opinnäytetyön nimi	Tavaran vapaa liikkuvuus Euroopan yhteisössä
Vuosi	2017
Kieli	suomi
Sivumäärä	68 + 2 liitettä
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

---

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, millainen merkitys tavaran vapaalla liikkuvuudella on Euroopan yhteisössä sekä millaisia muutoksia, haasteita tai uhkia liikkuvuudessa voisi tulevaisuudessa olla. Opinnäytetyön aihe on ajankohtainen, sillä Euroopan unioni on lähivuosina kokenut suuria muutoksia, joista tärkeimpänä esimerkkinä on Iso-Britannian ero Euroopan unionista.

Opinnäytetyö koostuu teoreettisesta viitekehystä sekä empiirisestä tutkimuksesta. Teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta pääotsikosta ja siinä pyritään selvittämään tutkimuksen keskeisimpiä käsitteitä. Keskeisimpiä käsitteitä ovat yhteisökauppa, tavaran vapaa liikkuvuus, ulkokauppa, Euroopan yhteisö sekä tulliliitto. Teoreettisen viitekehksen aineistona käytettiin alan kirjallisuutta sekä verkkolähteitä.

Empiirinen tutkimus pohjautuu teoreettiseen viitekehykseen. Opinnäytetyön empiirinen tutkimus toteutettiin käyttäen kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Aineistonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Haastatteluihin osallistui kuusi henkilöä, jotka työskentelevät kansainvälisen kaupan parissa Euroopan yhteisössä. Lisäksi suoritettiin täydentävä haastattelu koskien tullausta ulkokaupassa.

Empiirinen tutkimus osoitti, että tutkimus tavaran vapaasta liikkuvuudesta oli ajankohtainen. Tutkimuksessa selvisi, että tavaran vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä on hyvin suuri ja nostaa Euroopan unionin kilpailukykyä maailmalla. Tavaran vapaassa liikkuvuudessa on myös uhkia sekä haasteita, joista suurin on Iso-Britannian ero EU:sta. Tutkimuksen perusteella on myös mahdollista todeta, että EU:ssa vientiä harjoittavan yrityksen on mahdollista varautua muutoksiin, haasteisiin sekä uhkiin tavaran vapaassa liikkuvuudessa.

## ABSTRACT

Author	Emilia Sabel
Title	The Free Movement of Goods Within the European Community
Year	2017
Language	Finnish
Pages	68 + 2 Appendices
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

---

The objective of this thesis was to research the importance of the free movement of goods within the European Community. The aim was to also investigate what kind of changes, challenges or threats there could be in the free movement of goods in the future. The topic of this thesis is current as the European Union has recently undergone major changes. The most important example of these changes being the separation of the United Kingdom from the European Union.

The thesis consists of a theoretical framework and an empirical study. The theoretical study consists of three main chapters and seeks to clarify the core concepts of the study. The core concepts of the study are Community trade, the free movement of goods, foreign trade, European Community and the Customs Union. The material used in the theory consists of literature and various internet sources.

The empirical research is based on the theoretical framework. The empirical study was conducted by using the qualitative research method. Theme interview was used as a method to conduct the interviews of six experts. Furthermore, one more supportive interview of a customs expert was also conducted.

The empirical study showed that the research concerning the free movement of goods was timely. The study revealed that the importance of the free movement of goods within the European Community is great and that it raises Europe's competitiveness in the world. There are also threats in the free movement of goods and the most prominent threat in the European Union is the separation of the United Kingdom from the EU. In addition, according to the study, it is possible for a company exporting in the EU to prepare for changes, challenges or threats in the free movement of goods.

---

Keywords	Community trade, the free movement of goods, foreign trade, European Community, Customs Union
----------	--

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	7
	1.1 Tutkimuskysymykset ja tutkimuksen rakenne.....	8
	1.2 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rajaus .....	8
2	YHTEISÖKAUPPA .....	10
	2.1 Vienti ja tuonti kansainvälisessä kaupassa .....	10
	2.2 Yleistä yhteisökaupasta.....	12
	2.3 Arvonlisäverojärjestelmä .....	13
	2.4 Tilastointi eli Intrastat .....	15
	2.5 Tavaroiden vapaa liikkuvuus .....	16
	2.6 Yleistä Schengenistä .....	19
	2.7 Schengen-alue ja yhteistyö .....	20
	2.8 Schengenin säännöstö .....	21
3	ULKOKAUPPA .....	23
	3.1 Yleistä ulkokaupasta .....	23
	3.2 Tullietuussopimukset .....	24
	3.3 Yhteisön tullitariffi TARIC ja CN-nimikkeistö.....	26
	3.4 Tuonti- ja vientitullaus .....	27
	3.5 Alkuperäsäännöt .....	28
	3.6 Tulliselvitysmuodot .....	32
	3.7 Viennin ja tuonnin rajoitukset.....	33
4	TULLIMENETTELYT JA TULLIYHTEISTYÖ.....	35
	4.1 Tullimenettelyt ja tullimenettelyyn asettaminen.....	35
	4.2 Tullilainsäädäntö.....	37
	4.3 Tulliyhteistyö – Euroopan unioni .....	39
	4.4 Tulliyhteistyö – Suomi.....	41
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS .....	44
	5.1 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys .....	44

5.2	Tutkimusmenetelmät.....	45
5.3	Teemahaastattelu aineistonkeruumenetelmänä.....	46
5.4	Tutkimuksen suunnittelu.....	47
5.4.1	Haastateltavien valinta .....	48
5.4.2	Kysymysten laatiminen .....	50
5.4.3	Tutkimuksen aikataulu .....	51
6	TUTKIMUSTULOKSET .....	52
6.1	Yhteisökauppa.....	52
6.2	Ulkokauppa .....	53
6.3	Miten yritykset voivat varautua mahdollisiin muutoksiin .....	55
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA ANALYSOINTI.....	57
7.1	Tutkimuksen johtopäätökset ja analysointi.....	57
7.2	Teoriakytkökset.....	60
7.3	Tutkimuksen luotettavuus .....	61
7.4	Toimeksiantajan kokema hyöty ja jatkotutkimusehdotukset .....	62
7.5	Opinnäytetyön itsearvionti.....	63
	LÄHTEET.....	64

## LIITTEET

**LIITELUETTELO****LIITE 1.** Suomenkielinen haastattelu**LIITE 2.** Englanninkielinen haastattelu

## 1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia tavaran vapaata liikkuvuutta Euroopan yhteisössä. Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii yritys, joka tuottaa korkealaatuisia hirven- ja poronahkatakkeja sekä liivejä. Yrityksen tärkeimmät vientimaat ovat Saksa, Itävalta sekä Sveitsi. Yritys on johtava poron- ja hirvennahkatakkeja valmistava yritys Suomessa. Yrityksen lähtökohtana on raaka-aineiden kotimaisuus. Tuotteiden koko valmistus on yrityksen kotikaupungissa paikallista. Tarkoituksena on rajata opinnäytetyön tutkimusongelma koskemaan lähinnä tekstiiliteollisuutta sekä vientiä, joita toimeksiantajayritys edustaa.

Opinnäytetyön aihe löytyi ammatillisen harjoittelun kautta. Kiinnostuin Euroopan unionin sisä- ja ulkokaupasta sekä ihmisten ja tavaran vapaasta liikkuvuudesta. Tutkimus rajattiin koskemaan tavaran vapaata liikkuvuutta. Tavaran vapaa liikkuvuus on ajankohtainen aihe EU:ssa, sillä muuttuvan maailman tilanteen vuoksi mahdolliset rajoitukset sekä erilaisten sopimusten päättymiset EU:ssa voivat olla mahdollisia.

EU-jäsenyyden myötä Suomesta tuli osa EU:n tulliliittoa. Tämä tulliliitto mahdollistaa yhteisön välisen kaupan, jossa tullit ovat poistettu eikä tavaroiden alkuperäsääntöjä sovelleta. EU:n ulkopuolisiin maihin sovelletaan yhteistä tullitariffia sekä yhteistä kauppapolitiikkaa ja yhteisötavaran kauppa tapahtuu käyttäen yhteisön sisämarkkinasääntöjä. Euroopan unionin alueella toteutetaan vapaan liikkuvuuden periaatetta, jonka mukaan kuljetukset, audiovisuaaliset palvelut, tavarat, pääoma, informaatio, rahoituspalvelut sekä ihmiset liikkuvat vapaasti. (Logistiikan maailma 2016 a)

Tavaran vapaa liikkuvuus on siis Euroopan unionin kulmakiviä, ja siihen liittyvillä mahdollisilla uhkilla olisi siis kauaskantoisia vaikutuksia viennin sekä tuonnin harjoittamiseen Euroopan yhteisössä. Näistä uhkista kärsisivät sekä pienet, että suuret sisäkauppaa harjoittavat yritykset EU:ssa.

Mahdollisia tavarahan vapaan liikkuvuuden uhkia olisivat mahdolliset liikkuvuuden rajoitukset sekä pahimpana mahdollisena skenaariona sen pättäminen. Viimeksi mainittu on kuitenkin hyvin epätodennäköistä.

### **1.1 Tutkimuskysymykset ja tutkimuksen rakenne**

Opinnäytetyön päätutkimuskysymyksestä ”Tavarahan vapaan liikkuvuuden vaikutukset vientiin Euroopan yhteisössä” voidaan johtaa kaksi tutkimusongelmaa:

1. Mikä on tavarahan vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä?
2. Miten vientiä harjoittava yritys voi mahdollisesti varautua tavarahan vapaan liikkuvuuden muutoksiin, rajoituksiin sekä uhkiin?

Tutkimus koostuu teoreettisesta viitekehuksesta sekä empiirisestä tutkimuksesta. Teoreettisella viitekehysellä pyritään tukemaan empiiristä tutkimusta ja se koostuu kolmesta pääotsikosta:

1. Yhteisökauppa
2. Ulkokauppa
3. Tullausmenettelyt ja tulliyhteistyö

Empiirisessä tutkimuksessa käydään läpi teoreettisen viitekehysten sekä erilaisten tutkimusmenetelmien teoriaa. Tämän lisäksi empiirinen osuus koostuu haastattelujen esittelystä, haastattelujen pohjalta johdetuista tutkimustuloksista sekä tutkimuksen johtopäätöksistä. Lopussa käydään läpi teoreettiseen viitekehukseen pohjautuvia teoriakytöksiä, tutkimuksen luotettavuus, toimeksiantajan kokemuksia opinnäytetyöstä sekä jatkotutkimusehdotuksia.

### **1.2 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rajaus**

Tutkimusmenetelmänä käytetään kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää sekä aineistonkeruumenetelmänä haastattelulomakkeella toteutettua teema-haastattelua. Tarkoituksena on haastatella asiantuntijoita vienti- ja tuontialalla se-



kä asiantuntijatehtävissä ja saada näin luotettavaa ja ajankohtaista tietoa tutkittavasta aiheesta.

Tutkimus rajattiin pääasiallisesti koskemaan toimeksiantajan edustamaa tekstiiliteollisuutta ja vientiä Euroopan yhteisössä. Tavarankäytön vapaa liikkuvuus on tutkimuksessa keskiössä ja sen merkitystä EU:lle tutkitaan opinnäytetyössä. Lisäksi tutkimuksen keskiössä ovat tavarankäytön vapaata liikkuvuutta mahdollisesti uhkaavat tekijät, joita opinnäytetyön tutkimuksessa pyritään selvittämään asiantuntijahaastatteluiden avulla.

## 2 YHTEISÖKAUPPA

Tämä luku käsittelee yhteisökauppaa, jossa käydään monipuolisesti läpi Euroopan unionin sisäkaupan keskeisiä käsitteitä. Luvussa selitetään myös tutkimuksen kannalta olennaiset tavaran vapaan liikkuvuuden sekä sen mahdollistavan tulliliiton käsitteet sekä selvitetään, kuinka yhteisökauppa Euroopan unionissa käytännössä toimii.

### 2.1 Vienti ja tuonti kansainvälisessä kaupassa

Kansainvälinen kauppa on tavaroiden sekä palveluiden vaihtoa maiden välillä. Tämän tyyppinen kauppa mahdollistaa suuremman kilpailun sekä kilpailukykyisemmän hinnoittelun markkinoilla. Kilpailu kansainvälisillä markkinoilla johtaa yleisimmin edullisimpiin hintoihin kuluttajille. Tavaroiden sekä palveluiden kansainvälinen kauppa vaikuttaa myös maailman talouteen, joka on riippuvainen tavaran, palveluiden sekä pääoman kysynnästä ja tarjonnasta. Kansainvälinen kauppa mahdollistaa myös erilaisten tavaroiden sekä palveluiden saatavuuden maailmanlaajuisesti. (Business Dictionary 2016)

Viennillä tarkoitetaan Euroopan unionissa olevien tavaroiden vientiä EU:n jäsenmaiden ulkopuolelle. EU:ssa tavara on ollut vapaassa liikkeessä. Normaalisti tavarat viedään EU:n ulkopuolelle lopullisesti, eli niiden ei ole tarkoitus enää palata EU:hun. Viennillä voidaan myös tarkoittaa väliaikaista vientiä, jolloin tavara viedään vain väliaikaisesti EU:sta esimerkiksi esittelyä tai näyttelyä varten. Tällöin viedyt tavarat on palautettava EU:hun samassa kunnossa kuin lähtiessä käytön jälkeen. (Tulli 2015 a)

Kaikki tavarat, jotka viedään EU:n tulli- ja veroalueen ulkopuolelle, täytyy asettaa vientimenettelyyn. Tämä tapahtuu tekemällä vienti-ilmoituksen tavaroista. Tavaroiden viejä on vastuussa vienti-ilmoituksesta. Viejä voi halutessaan valtuuttaa esimerkiksi huolintaliikkeen antamaan ilmoituksen puolestaan. Tämän lisäksi viejän täytyy olla EU:n yhteisöön sijoittautunut. Jäsenmaiden keskinäisessä kaupassa

tavarasta ei tarvitse tehdä tulli-ilmoitusta. Tavarasta täytyy kuitenkin mahdollisesti antaa Intrastat-ilmoitus ulkomaankaupan tilastointia varten. (Tulli 2015 a)

Tuonnilla tarkoitetaan tullitoiminnassa tavarahan tuomista EU:n ulkopuolisesta maasta Suomeen. Ennen kuin tavarahan saa ottaa käyttöön tai myydä eteenpäin, se on tulliselvitettävä. Yleisimpänä tuonnin tullimenettelynä tunnetaan luovutus vapaaseen liikkeeseen tai kulutukseen. Kyseisessä menettelyssä tuotavasta tavarasta on annettava tulli-ilmoitus. Tuotavan tavarahan verot ja maksut määräytyvät yleisimmin tavarahan tullausarvon, alkuperän sekä tullinimikkeen mukaan. (Tulli 2016 a)

Tuotavien tavaroiden alkuperä saattaa oikeuttaa alempaan tullien määrään tai nol-latulliin. Kuitenkin tällaisen tullietuuden soveltaminen vaatii asianmukaisen alkuperäilmoituksen tai todistuksen ja sen liittämisen pakolliseen tulli-ilmoitukseen. (Tulli 2016 a)

Tekstiili- ja vaateteollisuus on monipuolinen ala, jolla on tärkeä rooli Euroopan teollisuudessa, työllistäen noin 1,7 miljoonaa ihmistä ja tuottaen noin 166 miljardia euroa. Tekstiili- ja vaateteollisuuden alalla on käyty läpi huomattavia muutoksia vuosien saatossa. Näiden muutosten tarkoituksena on ylläpitää teollisuuden kilpailukykyä siirtymällä kohti korkealaatuisempia tuotteita. (European Commission 2016 a)

Tekstiili- ja vaateteollisuus tuottaa 3 % EU:n arvonlisäverosta sekä työllistää 6 % EU:n teollisuuden alalla työskentelevistä. Tekstiili- ja vaateteollisuus EU:ssa koostuu pääosin pienistä yrityksistä. Yritykset, joissa on alle 50 työntekijää, muodostavat yli 90 % osuuden työvoimasta ja tuottavat melkein 60 % arvonlisäverosta. Suurimmat alan tuottajat ovat viisi väkimäärältään suurinta EU-maata: Saksa, Ranska, Espanja, Italia sekä Iso-Britannia. Yhdessä nämä viisi maata muodostavat kolme neljäsosaa EU:n tuotannosta. (European Commission 2016 a)

EU on merkittävä toimija globaaleilla nahkamarkkinoilla. EU:n nahkateollisuus koostuu monipuolisesta valikoimasta tuotteita sekä monista teollisista prosesseis-

ta. Nahkatuotteiden valmistus koostuu raakamateriaalien käsittelystä, jolla tarkoitetaan raakanahkan muuntamista nahkaksi sekä sen viimeistelystä, jotta sitä voi käyttää tuotteiden valmistuksessa. Tärkeimpiä tuotantolinjoja nahkatuotteille EU:ssa ovat muun muassa vaatteet, jalkineet, autotuotteet sekä muut nahkatuotteet. EU on myös asettanut tiettyjä standardeja nahkatuotteille. Tällä hetkellä nahkatuotteilla on 143 erilaista standardia. Kaikilla standardeilla on eri tarkoituksensa, liittyen muun muassa tuotteiden testimenetelmiin sekä esimerkiksi nahkan erottamiseen muista tuotteista. (European Commission 2016 b)

## **2.2 Yleistä yhteisökaupasta**

Yhteisökaupalla eli sisäkaupalla tarkoitetaan Euroopan unionin jäsenmaiden välistä kauppaa. Suomi liittyi Euroopan unioniin vuonna 1995 ja sen myötä Suomesta tuli osa yhteisön tulliliittoa, jossa yhteisessä kaupassa tullit ovat poistettu eikä alkuperäsäännöksiä sovelleta. EU:n ulkopuolisiin maihin sovelletaan yhtenäistä kauppapolitiikkaa sekä tullitariffia. Yhteisökaupassa kauppa tapahtuu sisämarkkinasäännöin. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann 2010, 78)

Sisämarkkinakauppana eli arvonlisäverolain mukaan yhteisömyyntinä pidetään tapahtumaa, kun tavara siirtyy yhteisömaasta toiseen. Jäsenmaiden väliset vienti- ja tuontitullit sekä viennin ja tuonnin rajoitukset ovat kiellettyjä, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta. Yhteisötavarat liikkuvat vaivattomasti jäsenmaasta toiseen pääsääntöisesti vain käyttämällä kuljetusasiakirjaa sekä kauppalaskua. (Yrittäjät 2014)

Jäsenmaiden yhteisömyynnit- ja hankinnat ovat sisäkauppaa. EU:n tulliliittoon kuuluu Suomen lisäksi 27 muuta maata. Näiden kaikkien jäsenmaiden sisäiset merialueet, aluemeret sekä ilmatilat kuuluvat myös yhteisön tullialueeseen. (Hörkkö ym. 2010, 68–69)

Yhteisön sisäkaupan sekä yhteismarkkinoiden ydin muodostuu tulliliitosta sekä tavarain, ihmisten, pääoman ja palveluiden vapaasta liikkuvuudesta. EU:n yhteis-

markkinat toteutetaan lakkauttamalla jäsenvaltioiden vientiin ja tuontiin keskitetyt tullit ja rajoitukset sekä muut vastaavat toimenpiteet sekä perustamalla jäsenmaiden keskinäinen ulkotulli ja kauppapolitiikka. Tämä toteutetaan myös poistamalla vapaata liikkuvuutta kontrolloivat esteet jäsenmaiden väliltä. (Joutsamo, Aalto, Kaila & Maunu 2000, 404)

Yhteisökauppa on mahdollistanut yrittäjien sekä yksityisten kuluttajien edellytykset kaupankäyntiin EU:n alueella. Tämä kaupankäynti on ollut ennen suurelta osalta erilaisten tukku- ja agentuuriliikkeiden varassa. Lisäksi yhteisökauppaan liittyvä rahaliikenne on helpottunut EU:ssa pankkien noudattaman maksukäytännön, ns. SEPA-maksujen myötä. (Logistiikan maailma 2016 b)

### **2.3 Arvonlisäverojärjestelmä**

Jotta yritys pystyisi ottamaan arvonlisäveron vaikutuksen huomioon hinnoittelussaan ja sopimuksissaan, on sen tunnettava arvonlisäverotusta ja muuta välillistä verotusta koskevat säännöt ja periaatteet. Ulkomaankauppaa harjoittava yritys lähes poikkeuksetta toimialasta huolimatta kohtaa arvonlisäveroon liittyviä kysymyksiä lähestulkoon jokaisessa liiketoimessaan. Tämä koskee niin ostoja kuin myyntejä. Yrityksen myynneistä saattaa seurata arvonlisäveron suorittamisvelvollisuus Suomessa tai ulkomailla. Tämän lisäksi ulkomailla tehdyt hankinnat saattavat sisällyttää paikallisen arvonlisäveron. (Pasanen 2005, 371)

Kaikkiin verovelvollisten EU:ssa suoritettuihin vastikkeellisiin liiketoimiin sovelletaan arvonlisäveroa. Kaikki henkilöt tai yhteisöt, jotka liiketoiminnassaan luovuttavat tai suorittavat veronalaisia tavaroita tai palveluita, ovat verovelvollisia. Tällaisten henkilöiden toimittama maahantuonti kuuluu arvonlisäverovelvollisuuden alueeseen. (Eur-Lex 2015)

Verollisiin liiketoimiin kuuluvat muun muassa tavaroiden luovutukset sekä palveluiden suoritukset yksittäisen jäsenmaan sisällä, yhteisöhankinnat (yhteisöhankinnat ovat tavaroita, jotka yhdessä jäsenmaassa operoiva yritys lähettää tai luovuttaa toisessa jäsenmaassa operoivalle yritykselle) sekä tavaroiden maahantuonti jä-

senmaiden ulkopuolelta. Riippuen liiketoimen kuljetuksesta, luonteesta tai luovutetusta tavarasta, täytyy liiketoimien suorituspaikkaan soveltaa eri sääntöjä. (Eur-Lex 2015)

Direktiivien perusteella alv-järjestelmä on yhteisömaissa yleensä samanlainen. Verokannoissa voi kuitenkin olla joitakin kansallisia tulkintaeroja sekä yleinen verokanta saattaa vaihdella. Jäsenmaiden sisällä tuotteilla ja palveluilla voi myös olla muiden maiden verokannasta poikkeava, alhaisempi verokanta. Yhteisökaupassa Y-tunnuksen sijasta käytetään arvonlisäverotunnusta, VAT-tunnusta. Y-tunnuksen omaava yritys ei kuitenkaan ole välttämättä arvonlisäverorekisterissä. Kyseinen rekisteröinti tehdään veroviranomaisten kanssa. (Hörkkö ym. 2010, 88)

Myynti on verotonta, jos kaupan molemmat osapuolet ovat alv-rekisteröityjä yrityksiä. Tällöin vero siirtyy ostajan maksettavaksi ostomaan verokannan perusteella. Tavarankuoppalaskussa on oltava ostajan alv-tunnus. Myyjän hallussa on myös oltava yhteisötavaramyyntiin liittyvä kuljetusasiakirja tai sen kopio. Tällä asiakirjalla todistetaan tarvittaessa viranomaisille tavarankuoppalaskun lähtö maasta. Rahtin-kuljettajan rahtilasku sisältää myös riittävän näytön veroviranomaisille. Rahtilaskun on kuitenkin sisällettävä erätiedot tavarasta. (Hörkkö ym. 2010, 89)

Tavaraa tai palveluita ostettaessa jäsenmaista arvonlisävero siirtyy kotimaan verotuksen yhteyteen. Ostaja saa verottoman kuoppalaskun, jos sekä myyjä että ostaja ovat verovelvollisia. Tällöin ostaja laskee itse laskun loppusummasta veron ja merkitsee sen kirjanpitoonsa. Myyjän lasku on verollinen, jos ostaja ei omaa alv-tunnusta eli ei ole arvonlisäverorekisterissä. Tällöin veroprosentin määrää myyntimaan verokanta. Yhteisökauppaa harjoittavan yrityksen on hyvä hakeutua verovelvolliseksi, sillä useimmat rekisteröityneet yritykset tekevät kauppaa vain toisten, rekisteröityneiden yritysten kanssa. Sisäkaupassa arvonlisäverotus tehdään kotimaan verotuksen yhteydessä. Tällöin yhteisömyynnit- ja hankinnat täytyy ilmoittaa kotimaan kaupan kuukausi-ilmoituksessa. Tämän lisäksi on annettava yhteenvetoilmoitus sekä vuosi-ilmoitus. (Hörkkö ym. 2010, 89–90)

## 2.4 Tilastointi eli Intrastat

EU-maissa kaupan tilastot kootaan kahdesta eri lähteestä; ulkokaupassa tilastot saadaan tullaustietojen kautta ja sisäkaupan tilastointi tehdään erillisen Intrastat-järjestelmän avulla. Tullilaitos kokoaa molemmat tilastot ja toimittaa ne EU:n tilastoviranomaiselle, Eurostatille. Tulliviranomainen kerää sisäkaupan tilastot useassa EU-maassa. Sisäkaupan tilastointi on sitova eli se on pakollista kaikille jäsenmaille. (Hörkkö ym. 2010, 95)

Tilastotiedot ulkomaankaupasta julkaistaan noin kuukauden välein tullin toimesta. Ulkomaankaupan ennakkotilastot julkaistaan noin 40 vuorokauden kuluttua. Ulkomaankaupan yksityistiedot julkaistaan sen sijaan noin 8 viikon kuluttua siitä, kun tilastointikuukausi on päättynyt. Ulkomaankauppatilastoja käyttävät suunnittelijat, tutkijat sekä päätöksentekijät, jotka työskentelevät julkisella ja yksityisellä sektorilla. Kyseisiä tilastotietoja käytetään muun muassa:

- EU:n sisämarkkinoiden kehityksen seurannassa
- kansantalouden kehityksen seurannassa
- kauppapolitiikkaan liittyvien neuvotteluiden valmistelussa
- kansantalouden tilinpidon sekä maksutasetilaston laadinnassa. (Tulli, 2016, 1)

Tiedonanto- eli tilastovelvollisia ovat yritykset sekä yhteisöt, jotka käyvät sisäkauppaa ja jotka ovat rekisteröityjä arvonlisäverojärjestelmään. Pienemmät sisäkauppaa harjoittavat yritykset ja yhteisöt on kuitenkin vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta. Tämän vuoksi vuosittain määritellään yhteisömyynnin- ja oston arvoon pohjautuva tilastointiraja. Tilastoilmoitus koskee tavaroiden tuontia ja vientiä sisämarkkina-alueella. Kuitenkaan palvelujen kauppaa ei tarvitse ilmoittaa tilastoilmoituksella. (Hörkkö ym. 2010, 95)

Tavaran täytyy fyysisesti siirtyä yhteisömaasta toiseen, jotta tavaran voi tilastoida. Tilastointi- eli Intrastat-ilmoitus annetaan siinä jäsenmaassa, josta tavara viedään ja siinä maassa, jonne se tuodaan. Tavaran tulo yhteisön ulkopuolelta Suomeen tai

sen lähettäminen Suomesta edellyttää tulliselvitystoimenpiteitä. Tavarahan joutuu tullaamaan, vaikka tavarahan ostaja tai myyjä olisi sijoittunut yhteisöön. Tällaisia tavaratoimituksia ei saa sisällyttää Intrastat-ilmoitukseen, sillä tarvittavat tiedot tavarahan tilastointia varten saadaan jo tulli-ilmoituslomakkeella tai tullisanomasta. (Hörkkö ym. 2010, 95)

## **2.5 Tavaroiden vapaa liikkuvuus**

Ellei yhteisön tullialueella paikasta toiseen liikkuvia tavaroita erikseen vahvisteta yhteisöasemattomiksi, pidetään niitä yhteisötavaroina. Tavarahan voi todistaa yhteisötavaraksi tarvittaessa T2L- tai T2LF-asiakirjalla. Nämä kaksi asiakirjaa voidaan yhdistää yhtenäisasiakirjalla eli SAD-lomakkeella (Single Administrative Document), tai voidaan käyttää kauppalaskua tai muuta virallista asiakirjaa, kuten esimerkiksi rahtikirjaa. Tavara voidaan ilmoittaa yhteisötavaraksi lentorahtilähetyksissä rahtikirjalla koodimerkinnällä C. Säännöllistä laivaliikennettä jäsenmaista tai jäsenmaihiin harjoittavat laivayhtiöt voivat tulliviranomaisten mukaan ilmoittaa kuormiensa asemasta manifesteillaan. (Hörkkö ym. 2010, 78)

Tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen liittyviä määräyksiä harjoitetaan myös ETA-maissa, eli Norjan, Islannin sekä Liechtensteinin kanssa. Tavaroiden vapaa liikkuvuus määritellään EU:n jäsenyyttä hakevien maiden kannalta hakijamaan sekä EU:n välisissä Eurooppa-sopimuksissa. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2016)

Tavaralla on tullioikeudellinen status, jos:

1. Tavara on kokonaan tuotettu jollain jäsenmaan tullialueella. Tämän tuotannon on täytynyt tapahtua 23 artiklassa määritellyin edellytyksin. Tavara ei myöskään saa sisältää yhteisön ulkopuolelta tullutta tavaraa.
2. Tavara on tuotu yhteisön ulkopuolelta ja se on luovutettu vapaaseen liikkeeseen.
3. Tavara on tuotettu jonkun jäsenmaan tullialueella. (Hörkkö ym. 2010, 78–79)



Jäsenmaiden välisessä kaupassa ei käytetä alkuperätodistuksia eikä yhteisötuotteissa ole pakko mainita tavaran alkuperämaata. Kauppaa tekevän on myös otettava huomioon, että esimerkiksi tavaran kauppalasku eivätkä muutkaan kauppakirjat liiku tavaran mukana. Yhteisöalkuperällä ei tarkoiteta samaa kuin yhteisötavaran asemalla. Kuljetettavat asiakirjat, jotka ovat yleisimmin yhteisötavaran mukana, ovat muun muassa:

- IMO-dokumentit vaarallisista aineista
- AAD-saateasiakirjat liittyen valmisteverotukseen tai sähköiset ilmoitusten seurantakappaleet
- mahdolliset T2-passitusten seurantakappaleet.

Näillä seikoilla saattaa olla suuri merkitys, kun harjoittaa vientiä EU:n kanssa vapaakauppasopimuksen laatinneisiin maihin sekä käytettäessä ulkoisen jalostuksen tullimenettelyä. (Hörkkö ym. 2010, 79)

Tavaroiden vapaata liikkuvuutta on perussopimusten ja niihin liittyvien säännösten lisäksi pyritty edistämään yhdenmukaistamalla EU-maiden tuotteisiin liittyvää lainsäädäntöä. Näillä direktiiveillä on saatu yhdenmukaistettua esimerkiksi hissien ja koneiden tuotevaatimuksia. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2010)

Euroopan unionin tulliliitolla tarkoitetaan EU:n jäsenvaltioiden muodostamaa liittoa. Tämän liiton perusteella jäsenmaiden kesken sovelletaan yhtenäistä kauppapolitiikkaa sekä yhteisiä tulleja. Tullimuodollisuuksista ei kuitenkaan ole luovuttu toisin kuin yhteisön tullialueella. EU:n tullialueella EU:n jäsenmaat soveltavat yhtenäistä kaupp- ja tullipolitiikkaa EU:n ulkopuolisiin eli ns. kolmansiin maihin. Tällä tarkoitetaan, että viennissä ja tuonnissa jäsenmaissa ovat yleisimmin samat tullit. Tavaroihin, jotka tuodaan jäsenmaiden ulkopuolelta, sovelletaan samanlaisia kauppapoliittisia järjestelyjä kuten esimerkiksi erilaisia tuontirajoituksia tai kiintiöitä. Sen sijaan veroalueella tarkoitetaan yhteisön harmonoidun välillisen verotuksen eli arvonlisä- ja valmisteverotuksen yhteisön käyttämän lainsäädännön soveltamista jäsenmaissa. (Tulli 2014 a)

Vuonna 1987 julkaistiin ns. Valkoinen kirja, jossa EU:n jäsenvaltiot sopivat yhteisön yhtenäistämistä takaamalla palveluiden, tavaroiden, ihmisten sekä pääoman vapaan liikkuvuuden jäsenmaiden välillä. Kyseinen vapaa liikkuvuus tuli mahdolliseksi vuoden 1993 alusta lähtien, jolloin jäsenmaiden rajoilta poistettiin tullimuodollisuudet. (Pasanen 2005, 461)

Vuonna 2016 EU:ssa tapahtui suuri muutos, kun Iso-Britannia päätti erota Euroopan unionista. Tätä eroa kutsutaan nimellä Brexit. Kauppapolitiikka-lehden artikkelin (2016, 3/16) mukaan EU haluaa, että Iso-Britannian ero EU:sta toteutuu mahdollisimman vähin häviöin. Jos ero hoidetaan huolimattomasti, on mahdollista, että EU:n taloudelliset tappiot kehittyvät suuriksi. Tällä hetkellä kuitenkin näyttäisi siltä, että Iso-Britannian eron vaikutukset jäivät odottamattoman pieniksi. EU:n finanssimarkkinoiden romahdukset on pystytty estämään sekä pörssikurssit ovat nousseet korkeammiksi kuin mitä ne ovat olleet puoleen vuoteen. (Kauppapolitiikka 2016)

Euroopan unioni ja Iso-Britannia voivat sopia uusista kauppasuhteistaan kuitenkin vasta, kun virallinen ero EU:sta on tullut voimaan. Uusien kauppaneuvotteluiden venymisellä voi olla hyvinkin haitallisia seuraamuksia eurooppalaiselle kauppapolitiikalle ja kaupankäynnille. Ennen kuin uusista kauppasuhteista voidaan sopia, EU:n ja Iso-Britannian välinen kauppa on WTO-sääntöjen varassa. Tämä tarkoittaa mittavaa määrää esteitä kaupankäynnissä. Tämän lisäksi uusien kauppasopimusten solmiminen voi olla vuosikausien mittainen prosessi, sillä eron jälkeen on epävarmaa, mitä WTO-sääntöjä ja sitoumuksia Iso-Britannia noudattaa. (Kauppapolitiikka 2016)

Lyhyen aikavälin vaikutuksia Iso-Britannian erossa voivat olla muun muassa punnan heikentyminen sekä Iso-Britannian talouden epävakaus. Suurimmat haittavaikutukset koskevat suomalaisia vientiyrityksiä, joilla on huomattavasti vientiä Iso-Britanniaan. Viime vuonna (2015) Suomen vienti Iso-Britanniaan oli n. 2,8 miljardia euroa. (Kauppapolitiikka 2016)

Iso-Britannia haluaa erosta huolimatta pitää kiinni Euroopan unionin sisämarkkinoista. Myös EU haluaa pitää kiinni Britanniaista tärkeänä kauppakumppanina. Tästä syystä eron myötä toivotaan, että Britannian ja EU:n suhde muodostuu samanlaiseksi kuin Norjan suhde EU:hun. Britannialla ei myöskään ole varaa jäädä EU:n sisämarkkinoiden ulkopuolelle, sillä likimain puolet Britannian viennistä kohdistuu EU:n sisämarkkinoille. Britannian pysyminen EU:n sisämarkkinoilla olisi myös suotuisampi vaihtoehto suomalaisille yrityksille. (Kauppapolitiikka 2016)

## 2.6 Yleistä Schengenistä

Schengen-alueen muodostavat maat, joiden välillä ei ole matkustusrajoituksia eikä rajatarkastuksia. Schengen-yhteistyö alkoi vuonna 1985, jolloin Belgia, Luxemburg, Ranska, Saksa sekä Hollanti solmivat sopimuksen ja josta se on laajentunut käsittämään lähestulkoon kaikki EU:n jäsenmaat. Suomi on ollut Schengenin sopimuksessa mukana vuodesta 2001 alkaen. (Tulli 2014 b)

Vuonna 1997 Amsterdamissa huippukokouksessa sovittiin Schengen-järjestelmän yhdistämisestä EU:hun, jonka myötä jokaisella jäsenmaalla on siitä lähtien ollut oikeus liittyä Schengen-yhteistyöhön. Irlanti ja Iso-Britannia eivät ole allekirjoittaneet Schengenin sopimusta, eivätkä Kypros, Romania sekä Bulgaria sovelle sitä täysmääräisesti. Schengen-valtioita on tällä hetkellä 26, joita ovat Belgia, Espanja, Islanti, Alankomaat, Itävalta, Kreikka, Italia, Liechtenstein, Latvia, Luxemburg, Liettua, Norja, Malta, Puola, Ruotsi, Saksa, Ranska, Suomi, Slovakia, Tanska, Sveitsi, Unkari, Tšekki, Viro sekä Unkari. (Eurooppatiedotus 2013)

Schengenin sopimuksen lopettamisesta on kuitenkin ollut keskustelua, sillä ihmisten vapaan liikkuvuuden vuoksi terrorismin uhka on lisääntynyt vakavasti EU-maissa. Kyseinen uhka voi mahdollisesti aiheuttaa erilaisia toimenpiteitä Euroopan yhteisössä.

Tämän uhan vuoksi EU:n rajatarkastuksiin on ehdotettu merkittäviä muutoksia. Vuonna 2014 EU:n sisäministerit kokoontuivat käsittelemään ehdotusta, jonka

mukaan EU-alueella liikkuville kansalaisille olisi mahdollista suorittaa Schengenin ulkorajoilla säännöllisiä rajatarkastuksia sekä rekisterikyselyitä, jos kansalaisen matka kohdistuu Schengen-alueen ulkopuolelle. Kyseisten uudistusten pääasiallisena tarkoituksena on esimerkiksi estää terroristissa tarkoituksissa tehdyt matkat EU-alueelta. Juuri nyt säännönmukaisia rajatarkastuksia sekä rekisterikyselyitä suoritetaan vain ns. kolmansien maiden kansalaisille, kun taas EU-maiden kansalaisille tarkastuksia tehdään vain satunnaisesti. (Kaleva 2014)

## **2.7 Schengen-alue ja yhteistyö**

Vuonna 1985 laadittiin Schengenin sopimus, johon Schengen-alue sekä Schengen-yhteistyö perustuvat. Alue, jossa henkilöiden vapaa liikkuvuus taataan, tunnetaan Schengen-alueena. Kaikki jäsenmaat, jotka ovat kirjoittaneet Schengenin sopimuksen, ovat poistaneet sisärajansa. Näiden sisärajojen tilalle on luotu yhtenäinen ulkoraja. (Eur-Lex 2009 a)

Yhteisiä menettelyjä ja sääntöjä harjoitetaan Schengen-alueella muun muassa rajavalvontaan, turvapaikkahakemuksiin sekä lyhytaikaisia oleskeluja varten myönnettäviin viisumeihin. Schengen-alueella on myös turvallisuuden takaamiseksi vahvistettu poliisi- ja oikeusviranomaisten välistä yhteistyötä. (Eur-Lex 2009 a)

Vuonna 1997 Euroopan unionin lainsäädäntöön sisällytettiin Amsterdamin sopimuksella säännös Schengen-yhteistyöstä. Kaikki yhteistyössä mukana olevat jäsenmaat eivät kuitenkaan ole mukana Schengen-alueessa. Nämä kyseiset jäsenmaat eivät joko ole halukkaita luopumaan rajavalvonnastaan tai eivät täytä Schengenin säännöstössä vaadittuja edellytyksiä. (Eur-Lex 2009 a)

Vuonna 1996 Amsterdamin sopimuksessa käyttöön tuli termi koskien ”vapauden, turvallisuuden ja oikeuden aluetta”. Tämä nimi annettiin käyttöön yhteistyön tavoitteelle. Uudessa artiklassa (artikla 2) unionisopimuksessa otettiin tavoitteeksi kehittää sekä pitää yllä vapauten, oikeuteen sekä turvallisuuteen perustuvaa aluetta. Pyrkimyksenä oli taata henkilöiden vapaa liikkuvuus toteuttamalla samaan aikaan ulkorajoilla tehtäviä tarkastuksia, liittyen maahanmuuttoon, turvapaikkaan

sekä rikollisuuden torjuntaan sekä sen ehkäisyyn. Näihin pyritään tekemään niitä koskevat aiheelliset järjestelyt. (Joutsamo ym. 2000, 850)

Belgia, Luxemburg, Ranska, Saksa sekä Hollanti allekirjoittivat Schengen-yhteistyöhön liittyvän sopimuksen kesäkuussa 1985. Seuraavaksi valmisteltiin yleissopimus, joka sai allekirjoituksensa tammikuussa 1990. Vuonna 1995 poistettiin allekirjoittajamaiden väliset sisäraajatarkistukset sekä luotiin yhtenäinen ulkoraja. Kaikkialla Schengen-alueella noudatetaan maahantulotarkastuksissa samankaltaisia menettelyjä. Jotta liikkuminen Schengen-alueella olisi turvallista, täytyi vapaaseen liikkuvuuteen liittää ns. korvaavia toimenpiteitä. Tämän tavoitteena oli edistää poliisi- ja oikeusviranomaisten keskinäistä yhteistyötä sekä koordinoitua jäsenvaltioiden välillä turvallisuuden ylläpitämiseksi ja erityisesti järjestäytyneen rikollisuuden estämiseksi. Tähän tarkoitukseen perustettiin Schengenin tietojärjestelmä (SIS), joka on pitkälle kehitetty tietokanta. Tämän tietokannan avulla Schengen-alueen viranomaiset voivat siirtää tietoja erinäisistä henkilö- sekä tavaranluokista. Nykyään Schengen-alueeseen kuuluvat lähes kaikki jäsenvaltiot. (Eur-Lex 2009 a)

## **2.8 Schengenin säännöstö**

EU:hun sisällytettiin Amsterdamin sopimukseen liitetyn Schengenin sopimuksen sisältämät uudistukset, jolloin Schengen-alue virallisesti liitettiin osaksi EU:n oikeus- ja toimielinkehystä. Tällöin Schengen on oikeudellisen sekä parlamentaarisen valvonnan alaisena ja voi saavuttaa sille asetetun henkilöiden vapaata liikkuvuutta koskevan tavoitteen, joka kirjattiin Euroopan yhtenäisyysasiakirjaan vuonna 1986. (Eur-Lex 2009 b)

Schengenin säännöstön muodostavat asiakirjat, jotka on säilytettävä ja joiden pohjalta jäsenmaiden välistä yhteistyötä voidaan jatkaa. Toukokuussa 1999 hyväksyttiin luettelo Schengenin säännöstön määrittelemisestä määräysten oikeusperustan varmentamiseksi jokaiselle Schengenin säännöstöön liittyvälle päätökselle ja määräykselle. Valtaosa näistä säännöksistä on julkaistu EU:n virallisessa lehdessä.

Tämän jälkeen Schengen-lainsäädäntöä on pyritty kehittämään edelleen. Uusilla EU:n säädöksillä on pyritty korvaamaan joitakin Schengenin yleissopimuksen artikloja. Schengenin rajasäännöstö on yksi näistä säädöksistä. (Eur-Lex 2009 b)

Schengenin säännöstöllä on useita kytkentöjä unioniin sekä sen oikeusjärjestelmään, vaikkei se alun perin kuulunut EU:n rakenteisiin. Ensinnäkin jotta valtio voisi olla osana Schengenin sopimuksia, täytyi sen olla jäsen EU:ssa. Toisekseen Schengenin säännöstö oli vastaavanlainen unionissa käsiteltävän viisumipolitiikan sekä oikeus- ja sisäasiain yhteistyön kanssa. Tämä tarkoitti, että samoja asioita saatettiin käydä läpi niin Schengenin toimielimessä kuin EU:n päätöksentekojärjestelmässä. Kuitenkin Schengenin säännöstön määräykset ovat toissijaisia EU:n määräyksiin nähden. (Joutsamo ym. 2000, 879–880)

Jäsenmaista Tanska on allekirjoittanut Schengenin sopimuksen, mutta voi halutesaan päättää EY:n perustamissopimuksen uusien toimenpiteiden soveltamisesta tai pois jättämisestä EU:n puitteissa. Tanska voi tehdä näin myös silloin kun mahdollisten toimenpiteiden tarkoituksena on kehittää Schengenin säännöstöä. (Eur-Lex 2009 b)

Amsterdamin sopimuksen mukaan Irlanti ja Britannia voivat osallistua Schengenin säännöstöön tai osiin siitä, jos Schengen-maat, neuvosto ja kyseinen valtio ovat hyväksyneet asian yksimielisesti. Britannia ja Irlanti ovat kummatkin pyytäneet saada osallistua Schengenin säännöstöä koskeviin neuvotteluihin kerran. Kummatkin neuvottelut koskivat suurimmalta osin poliisiyhteistyötä eli oikeudellista yhteistyötä muun muassa SIS-järjestelmässä, huumausaineiden torjunnassa sekä rikosasioissa. (Eur-Lex 2009 b)

### 3 ULKOKAUPPA

Tässä luvussa käsitellään ulkokauppaa sekä siihen kuuluvia sopimuksia ja menettelyjä. EU harjoittaa ulkokauppaa ns. kolmansien maiden eli Euroopan unioniin kuulumattomien maiden kanssa. Luvussa käsitellään laajasti Euroopan unionin ulkokaupan käsitteitä sekä pyritään selkeyttämään niitä.

#### 3.1 Yleistä ulkokaupasta

Euroopan unioni käy ulkokauppaa sellaisten toimijoiden kanssa, jotka kuljettavat ja kauppaavat tavaraa yli jäsenmaiden ulkorajojen tai tavara lasketaan liikkeeseen EU:n sisällä olevasta tullivarastosta. Tämä menettely kuitenkin edellyttää, että tuote asetetaan tullimenettelyyn ennen kuin se saa saapua EU:hun. Tullimenettelyllä tarkoitetaan, kun tavaraan suunnataan erilaisia testaus- ja valvontatoimia. Tällaisia toimia voidaan tehdä muun muassa turvallisuus- tai terveyssyistä. On myös mahdollista, että tavarasta täytyy tehdä erilaisia erityisdokumentteja kuten esimerkiksi tuontilupia ja alkuperätodistuksia. (Logistiikan maailma 2016 b)

On myös mahdollista, että EU-alueelle tuotavasta tavarasta on maksettava asianmukaista tullimaksua EU:n yhteisön käyttämän tullitariffin eli TARIC:n mukaan. Vientiä/tuontia jäsenmaiden välillä valvotaan EU:ssa lisäksi kauppapoliittisten tai muiden poliittisten syiden vuoksi. (Logistiikan maailma 2016 b)

Euroopan unionin kaupassa siihen kuulumattomien maiden eli ns. kolmansien maiden kanssa sovelletaan yhteistä kauppapolitiikkaa sekä yhteistä tullitariffia. Näihin toimenpiteisiin liittyvät muun muassa:

- tullimaksut
- tullivapautukset sekä alennetut tullit eli suspensiotullit
- tuonnin valvonta sekä määrälliset rajoitukset
- polkumyynnissäännökset sekä tasoitustullit
- jalostusliikenne
- viennin valvonta

- preferenssisopimukset
- kiintiöjärjestelyt, jotka liittyvät kansainvälisiin sopimuksiin
- kehitysmaiden tullietuudet eli GSP-järjestelmä. (Hörkkö ym. 2010, 106)

Unionilla on kahdenvälisiä merkittäviä kehityskauppasopimuksia sekä maa- tai maaryhmittymäkauppasopimuksia. Tämän lisäksi unionilla on GATT:n puitteissa tapahtuvaa maailmankaupan vapauttamista. Unionin kauppasopimuksia koskee aina alkuperätodistuksella tehtävä erityiskohteluun oikeuttava alkuperän todistaminen. Ulkokaupassa kehitysmaiden tullietuudet ovat myönnetty maa- ja tuotekohtaisesti ja ne löytyvät tullitariffista. Kehitysmaiden tuotteet eivät kuitenkaan automaattisesti saa tullitonta tuontikohtelua tai tullietuuksia. EU:n yhtenä tavoitteena on kehitysmaiden kaupan helpottaminen, mutta sen on suojauduttava kilpailivilta tuotteilta. Tämän unioni tekee asettamalla myös tullietuustuonnille kiintiötä ja pyrkii näin hillitsemään oman tuotantonsa kanssa kilpailevaa tuotantoa. Tähän EU:n kiintiöjärjestelmään liittyy useasti myös lisenssiointi. (Hörkkö ym. 2010, 106)

### **3.2 Tullietuussopimukset**

Euroopan unioni omaa suuren määrän erilaisia tullietuussopimuksia- ja järjestelyjä, joiden avulla EU:n on mahdollista myöntää kyseisten sopimusten vaikutusalueeseen kuuluville alkuperätuotteille mahdollisen alennetun tullikohtelun tai tullittomuuden. Nämä sopimukset tunnetaan joko vastavuoroisina tullietuussopimuksina tai vapaakauppasopimuksina. Tämän lisäksi on kehitysmaiden tullietuusjärjestelyjä, joiden avulla EU:n on mahdollista antaa kehitysmaille myönnytyksiä. Tätä tullietuusjärjestelyä kutsutaan GSP-järjestelmäksi. Pääasiallisesti tullietuussopimukset liittyvät HS-nimikkeistön ryhmien 25–97 teollisuustuotteisiin. (Pasanen 2005, 483)

Euroopan unionin sopimukset unioniin kuulumattomien maiden kanssa voidaan lukea merkittäviksi myös Suomen kaupalle. Näitä sopimuksia ovat muun muassa ETA-maiden (Islanti, Liechtenstein sekä Norja) kanssa tehdyt sopimukset sekä



EFTA-maan (Sveitsi) kanssa tehdyt sopimukset. Muita huomattavia sopimuksia, jotka oikeuttavat tullietuusmenettelyihin, ovat sopimukset, jotka koskevat muun muassa kehitysmaita, Afrikkaa, Lähi-Idän ja Etelä-Amerikan maita sekä Etelä-Koreaa. (Hörkkö ym. 2010, 108)

Vapaakauppasopimusten ja tullietuusjärjestelyjen tarkoituksena on vapauttaa, alentaa tai vähentää tulleja ja toiminnaltaan vastaavia maksuja sekä määrällisiä ja vaikutukseltaan samankaltaisia rajoituksia. Kyseistä vapaakauppaa EU käy ns. kolmansien maiden, eli EU:hun kuulumattomien maiden kanssa ja joiden kanssa EU:lla on sopimus tai vastaava järjestely. Tällaisia sopimuksia on neljänlaisia:

- vapaakauppasopimukset
- assosiaatiosopimukset
- yhteistyösopimukset
- erilaiset järjestelmät (GSP-järjestelmä, jota käytetään kehitysmaiden kanssa, on yksi näistä järjestelmistä). (Hörkkö ym. 2010, 108)

EU:lla on oltava maan kanssa vastavuoroinen vapaakauppa- tai muu tietty tullietuus sopimus, jotta sen alkuperä tuotteille voidaan myöntää tullittomuus tai alennettu tullikohtelu. Eräiden muiden maiden tuotteille on myös mahdollista myöntää kumulaation perusteella sekä sopimusten mukaisesti vastaava tullietuuskohtelu. Etuuskohtelu ei kuitenkaan aina koske kaikkia tuotavia/vietäviä tuotteita. (Tulli 2016 b)

Jotta määrämaa voisi saada etuuskohtelua, edellytetään, että tuote jota viedään, on Euroopan unioniin tai johonkin muuhun mahdolliseen sopimusverkostoon kuuluvan maan alkuperä tuote. Vähimmäisehdot tällaiselle tuotteelle ovat:

- Tavara on kokonaan tuotettu määrämaassa.
- Tavara on riittävässä määrin valmistettu määrämaassa.
- Tavaraan sovelletaan mahdollista kumulaatiota, joka määritellään jokaisen sopimuksen alkuperäsäännöissä. (Tulli 2016 b)

Alkuperäselvityksen esittämällä tuojan on mahdollista saada määräraamassaan tullietuuskohtelua. Nämä alkuperäselvitykset määritellään tarkasti alkuperäsäännöissä. Jotta viejä voisi hakea tai laatia alkuperäselvityksen, on hänen pitänyt selvittää vientituotteidensa alkuperästatus alkuperäsääntöjen ohjeiden mukaisesti. (Tulli 2016 b)

### **3.3 Yhteisön tullitariffi TARIC ja CN-nimikkeistö**

Yhdistetty nimikkeistö sisältää tulliliiton tariffi- ja tilastonimikkeistön. EU:hun tuotavista tuotteista maksettavat tullit vahvistetaan yhteisessä tullitariffissa. Yhteinen tullitariffi tunnetaan nimellä TARIC, johon sisältyvät ne toimenpiteet, joita käytetään EU:sta tuotaviin sekä vietäviin tavaroihin. (Eur-Lex 2014)

TARIC on EU:n yhteinen tariffi. TARIC:iin sisältyy EU:n ulkokaupassa käytettävät tullit sekä myös pakollisia tulleihin sovellettavia EU:n sääntöjä. Jäsenmaat voivat tullata tavaransa automaattisesti TARIC:n avulla ja sen välityksellä voidaan vaihtaa, julkaista ja kerätä EU:n ulkomaankaupan tilastoja ja niihin liittyviä tietoja. Nämä tiedot eivät kuitenkaan ole julkisesti kansan saatavilla. (Eur-Lex 2014)

Kaikissa EU:n jäsenmaissa on sama tullitariffi. Nämä tullitariffit julkaistaan joka vuosi painettuina teoksina. Viranomaiset käyttävät konekielistä tullitariffia, jonka muutostiedot Suomen tulliviranomaiset saavat Brysselistä myös konekielisinä. Erityisesti esimerkiksi kiintiöihin sekä suspensiotulleihin päivitetään TARIC:iin muutoksia pitkin vuotta ja näistä muutoksista saa ajankohtaista tietoa tullilaitosten sähköisestä palvelimesta, kuten internetistä. (Hörkkö ym. 2010, 114)

CN on yhdistetyksi nimikkeistöksi kutsuttu tavaranimikkeistö, jonka tarkoituksena on vastata sekä yhtenäisen tullitariffi TARIC:n, että EU:n ulkomaankaupan vaatimuksiin. CN-nimikkeistön pohjana on harmonoitu järjestelmä, HS-nimikkeistö. HS-nimikkeistöön on lisätty CN-nimikkeistön alanimikkeinä tunnettuja alajaotteluita. Yhdistetyistä nimikkeistä luotiin yhtenäistämällä yhteinen tullitariffi sekä EU:n tilastonimikkeistön (Nimexe) nimikkeistöt. TARIC siis perustuu CN-nimikkeistöön. TARIC:n sisällön muodostavat pääasiassa TARIC:n ala-

nimikkeinä tunnetut täydentävät EU:n alajaottelut, kauppapoliittiset toimenpiteet sekä tullit, jotka määräytyvät tavaroiden alkuperän mukaan. (Eur-Lex 2014)

Yhdistetyssä nimikkeistössä jokaisella alanimikkeellä on oma kahdeksannumeroinen koodinsa, joista kuusi ensimmäistä numeroa sisältävät harmonoidun järjestelmän nimikkeet sekä alanimikkeet. Koodin seitsemäs ja kahdeksas numero käsittelevät yhdistetyn alanimikkeistön alanimikkeet ja yhdeksäs sekä kymmenes numero TARIC:n alanimikkeet. (Eur-Lex 2014)

Toimeksiantajayrityksen tuotteet kuuluvat VIII-jaksoon CN-nimikkeistössä. Tähän jaksoon kuuluvat raakanahkat- ja vuodat, muunneltu nahka, turkikset sekä niistä tehdyt tavarat, kuten esimerkiksi valjaat ja satulat, käsilaukut sekä matkustamiseen käytetyt tarvikkeet. (Tulli 2016 c)

### **3.4 Tuonti- ja vientitullaus**

Yhteisössä tuojan/viejän ilmoittamisvelvollisuutta pidetään tulliselvityksen pohjana. EU:ssa komission ja neuvoston antamat tullitoimintaan liittyvät asetukset sekä säädökset ovat voimassa Suomessakin. Kyseisessä yhteisölainsäädännössä on määrätty muun muassa tullittomuudesta, tullitariffista, tullinimikkeistöstä sekä tullimenettelyistä. Tullilainsäädäntö koskee kuitenkin ainoastaan tullia ja esimerkiksi tullin arvonnäkökulmaksi käytetään sekä tavarantoimittajan, että viennin. CIP-arvoa käytetään yleisemmin tuontitavaran tullausarvona. (Hörkkö ym. 2010, 143)

Tuotavan tavarantoimittajan rahtia lasketaan tullausarvoon siihen asti, kunnes tavara saapuu yhteisön alueelle ensimmäistä kertaa. Rahtin täytyy tässä tapauksessa kuitenkin olla selkeästi hinnasta erotettavissa. Tavaralle voidaan myös valita tietty toimituslauseke, jossa tavarantoimittajan rahti on sisällytetty kauppaa arvoon. Tämä edellyttää, että tulliviranomaisille pystytään todistamaan, että vapaasti yhteisön rajalla-hinta on vähäisempi kuin kokonainen hinta kun tavara toimitetaan vapaana määräpaikkaan. (Hörkkö ym. 2010, 143)

Viennin suhteen noudatetaan samanlaisia käytäntöjä kuin tuonninkin suhteen. Tavaralle sovitaan normaalisti toimituslauseke, jonka mukaan tavarantoimittaja on velvollinen maksamaan päärahdin, jolloin ostaja on velvollinen ilmoittamaan myyjälle kuljetusliikkeen, jota tavarantoiminnassa käytetään. Tapahtuman ollessa toisinpäin eli myyjä on velvollinen maksamaan päärahdin, tekee hän riippuen omasta vastuualueestaan huolinta- sekä rahtisopimukset tavaralle. Vietävän tavarantoiminnan erilaiset rajoitukset, mahdolliset kiellot sekä vaatimukset on oltava kummankin osapuolen tiedossa ja ne on tarkistettava. Tavaralle on myös laadittava pakkalista, kauppalasku sekä mahdollinen alkuperätodistus sekä on tehtävä vientitullausilmoitus. Kyseiseen vientitullausilmoitukseen tehdään myös tariffointimerkinnät. (Hörkkö ym. 2010, 186)

### **3.5 Alkuperäsäännöt**

Jotta tavaralle voidaan EU:hun tullessa myöntää alennettu tulli tai tullittomuus, on sen oltava vapaakauppasopimuksen alkuperäsääntöjen mukainen alkuperätuote. Alkuperäsäännöt ovat pyrittiä tekemään mahdollisimman helposti ymmärrettäviksi käytännössä ja ne ovat nimikekohtaisia. Alkuperäsäännöt vaihtelevat riippuen sopimuksesta, mutta niiden perusrakenne on samanlainen kaikissa sopimuksissa. Alkuperäsääntöjen mukaan tavara on tuotava välittömästi edunsaajamaasta EU:hun, mutta tälläkin vaatimuksella on poikkeuksensa, jotka liittyvät maiden sopimusverkostoon. (Tulli 2015 b)

Euroopan yhteisössä käytettävät alkuperäsäännöt voidaan jakaa kahteen ryhmään, joita ovat yleiset- ja preferenssi-alkuperäsäännöt. Yleisiä alkuperäsääntöjä voidaan soveltaa aina, kun hyödykkeille on määriteltävä alkuperämaa ja silloin kun tullietuuskohtelua ei voida myöntää pelkästään alkuperän perusteella. Yleisiä alkuperäsääntöjä sovelletaan muun muassa tuonti- ja vientirajoituksiin, tullitilastointiin, polkumyyntitullien kantamiseen sekä kun alkuperä on merkittävä kauppalaskuun. Yleisten alkuperäsääntöjen mukaan tuotteen alkuperämaa on sen todellisen valmistuksen mukainen alkuperämaa. Alkuperätodistuksia yleisimmin tarvitaan tuonnissa, kun tilanne erikseen määritellään tai kun tuotteita viedään kolmansiin

maihin. Tällöin alkuperätodistus tarvitaan kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Yleisimmin käytetty alkuperätodistus on Kansainvälisen kauppakamarin myöntämä sekä vahvistama alkuperätodistus. (Hörkkö ym. 2010, 154–155)

Preferenssialkuperäsäännöt ovat alkuperäsääntöjä, joita sovelletaan kun määritellään muun muassa tavaroiden alkuperäkelpoisuuden ehtoja. Lisäksi käytettävät alkuperäselvitykset sekä sopimusmaiden välillä sovellettava yhteistyö vapaakaupan hallinnassa ja kartoittamisessa ovat preferenssialkuperäsääntöjä. Tullietuusso-  
pimuksiin sekä vapaakauppasopimuksiin sovelletaan yleensä omia alkuperäsääntöjä. (Hörkkö ym. 2010, 155)

Jotta tavara voisi saada alkuperätuotteen leiman sekä alkuperätodistuksen, on sen oltava riittävästi valmistettu. Tällä tarkoitetaan, että jos tuotteen valmistuksessa käytetään sen sopimukseen nähden vieraan maan aineksia, tulee niitä valmistaa riittävästi. Vasta tämän jälkeen tavarasta voi tulla sopimuksen mukainen alkuperätuote ja se voi saada tullietuuskohtelua. (Hörkkö ym. 2010, 156)

Alkuperätuotteen asema on esitettävä tulliviranomaiselle tuojamaassa kirjallisena alkuperäselvityksenä. Yleisin tavaratodistus suurimmassa osassa sopimusmaita on EUR.1-tavaratodistus. Tätä tavaratodistusta ei kuitenkaan käytetä GSP- ja Turkki-sopijamaiden kanssa tehtävässä kaupassa. Käytettävän tavaratodistuksen on oltava tulliviranomaisen vahvistama. Viejä saa tavaratodistuksen sopimusmaasta, jonne tavarat viedään. Alkuperäselvityksenä enemmistössä sopimusmaista on mahdollista käyttää kauppalaskuilmoitusta, joka on kauppalaskussa lueteltu määrämuo-  
tonen ilmoitus. Kauppalaskuilmoitusta on mahdollista käyttää, jos alkuperätuot-  
teiden arvo ei ylitä tiettyä arvorajaa, joka on määritelty sopimusmaakohtaisesti. (Pasanen 2005, 485)

Etuskohtelussa, kuten esimerkiksi GSP-kohtelussa ja pääasiallisesti myös muissa etuskohteluun liittyvissä järjestelyissä sekä sopimuksissa etuskohtelu on mahdollista myöntää vain sopijamaiden alkuperätuotteille. Nämä alkuperäsäännöt ovat erikseen määritelty jokaisen sopijamaan alkuperätuotteille. Pääsääntöisesti sopi-

muksien mukaan alkuperätuotteita ovat sopimusmaan alueella kokonaan tai riittävästi valmistetut tuotteet. Riittävän ja riittämättömän valmistuksen ehdot ovat kirjattu maiden sopimuksiin tuotekohtaisesti. (Pasanen 2005, 484)

Yleisimpiä tullipetoksia ovat nimenomaan väärennetyt alkuperätodistukset. Alkuperätodistukset tarkastetaan joko EU:n komission, tulliviranomaisten tai vientimaan pyynnöstä tai aloitteesta. Jos tarkastuksessa paljastuu, että tuotavalle tavaralle annettu alkuperätodistus on väärennetty, tavaralle suoritetaan jälkiverotus. (Pasanen 2005, 485)

GSP eli Generalized System of Preferences on EU:n yhteinen tullietuusjärjestelmä, jolla on hyvin tärkeä rooli EU:n kaupankäyntistrategiassa kehittyvien maiden kanssa. GSP tähtää kehitysmaiden tukemiseen tavoitteissaan minimoida köyhyyttä, edistää toimivaa hallintotapaa sekä saavuttaa kauaskantoista kehitystä. GSP myös kannustaa kehitysmaita viennin harjoittamiseen. Järjestelmän uusin tarkistettu versio tuli voimaan vuonna 2014, jolloin sen piiriin voitiin ottaa uusia edunsaajamaita. (Finnpartnership 2017)

Nykyiseen GSP-järjestelmään kuuluu 176 kehitysmaata- sekä aluetta. GSP on jaettu kolmeen eri alajärjestelyyn, joita ovat:

- Yleinen GSP-menettely.
- GSP+. Erityinen kannustusmenettely, joka kannustaa jatkuvaan kehitykseen sekä hyvään hallintoon.
- Vähiten kehittyneiden maiden erityiskohtelu.

Tavarat, jotka tuodaan EU-maihin järjestelmän kautta, ovat oikeutettuja tullietuuksiin. Tuotavat tavarat ovat jaettu kahteen ryhmään jotka ovat ns. arat sekä ei-arat tuotteet. Ei-arkoihin tuotteisiin kuuluvat yleisemmin teollisuustuotteet, jotka ovat pääsääntöisesti tullivapaita. Muut tuotteet, kuten esimerkiksi tekstiilit, kuuluvat arkoihin tuotteisiin ja ne ovat oikeutettuja alennettuihin tullimaksuihin. Maille, joille on myönnetty oikeus GSP+-menettelyyn, saavat oikeuden laajempaan tullivapaaseen kohteluun mittavammalle määrälle tuotteita. LDC-maiden

tuontitavaroille (vähiten kehittyneet maat) myönnetään kokonaan tullivapaa kohtelu, joka ei kuitenkaan koske aseiden tuontia. GSP-järjestelmää voidaan soveltaa vain tuotteisiin, joilla on sääntöjen mukainen dokumentointi ja jotka lunastavat tietyt tuonnin kriteerit. (Finnpartnership 2017)

Euroopan unioni on vuodesta 1971 alkaen myöntänyt kehitysmailla tullietuuksia GSP-järjestelmän avulla. EU:n yhtenäisen kauppapolitiikan yhtenä tavoitteena on tukea kehitysyhteistyöpolitiikan tavoitteita kehitysmaissa. EU ei kuitenkaan edellytä samanlaisia tullietuuksia kehitysmailta alkuperätuotteilleen. Vuodesta 2015 alkaen esimerkiksi Thaimaa ja Kiina eivät saa enää GSP-etuksia tuontituotteilleen EU:ssa. (Tulli 2016 d)

GSP-järjestelmän piiriin eli tuontikatteeseen kuuluvat ainoastaan tuontitavarat. Maa, joka kuuluu GSP-etuksien piiriin, joutuu ilmoittamaan alkuperätodistuksia vahvistavat viranomaisensa EU:lle sekä tuontitavaroille on esitettävä oikea alkuperäselvitys. GSP-etuksien piiriin kuuluvien tuontitavaroiden on saavuttava myyjämaasta maantieteellisesti suoraan perusteltua kulkureittiä pitkin ostajalleen. EFTA- ja ETA-maissa tavaralla on sallittua pysähtyä. Tämä kuitenkin tarkoittaa, että tavaralla on oltava todistettavasti tullivalvonnan alaisena pysähdyksienkin aikana. (Logistiikan maailma 2016 c)

EU:n on mahdollista myöntää GSP-etuuskohtelu ainoastaan niille kehitysmailla, jotka ovat virallisesti ilmoittaneet EU:n komissiolle alkuperätodistuksia tuotteistaan, joissa vahvistetaan viranomaisten nimet sekä käyttämiensä leimasimien mallit. Tämä alkuperätodistus voi olla esimerkiksi A-alkuperätodistus eli Form A-todistus. Tavaralla maahantuojalle on mahdollista myöntää GSP-kohtelu, jos tämä esittää maahantuonnin yhteydessä A-alkuperätodistuksen tavaralleen. Kyseisen todistuksen on oltava EU:n komission ilmoittaman viranomaisen vahvistama sekä allekirjoitettu. Todistus on kuitenkin mahdollista hyväksyä kestotodistukseksi. Maahantuojan on mahdollista käyttää tällaista kestotodistusta maksimissaan kolmen kuukauden ajan. (Pasanen 2005, 484)

### 3.6 Tulliselvitysmuodot

Tuotaessa tavaraa EU:n jäsenmaihin, on niille tehtävä heti tullille esittämisen jälkeen tulliselvitys. Jos tulliselvitystä ei tehdä heti, voi tuotavat tavarat ilmoittaa yleisilmoituksella, jonka tulliviranomaiset vahvistavat. Kyseisen yleisilmoituksen tavarantoimittaja voi tehdä samanlaisella asiakirjalla kuin millä tavarat on rekisteröity tullille, mutta vain jos tullin edellyttämät tiedot ovat kirjattu siihen. Yleisilmoituksesta huolimatta on tulliselvitys kuitenkin tehtävä. Tulliselvitys tuotavalle tavaralle on tehtävä 20–45 päivän kuluessa, riippuen kuljetusmuodosta, jos tavarasta on ensin tehty yleisilmoitus. (Melin 2003, 96)

Tulliselvitysmuotoja tuotavalla tavaralla on viisi. Näitä tulliselvitysmuotoja ovat:

- tullimenettelyyn asettaminen
- tavarantoimittajan siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon
- jälleenvienti EU:n tullialueelta
- tavarantoimittajan luovutus valtiolle
- hävittäminen tullin valvonnan alaisena. (Hörkkö ym. 2010, 116)

Tuodakseen tavarantoimittajan maahan on maahantuojan ja huolitsijan oltava yhteydessä toisiinsa. Tällä tavalla tuotavalle tavaralle varmistetaan vapaa kulku sekä oikea tullimenettely. Tavarat on asetettava oikeaan tullimenettelyyn ennen luovutusvaihetta. Jos tavaraa ei ole asetettu oikeaan tullimenettelyyn ennen sitä, on etu lähes mahdotonta toteuttaa jälkepäin. Edun voi ainoastaan toteuttaa tällöin vain hitaalla ja vain harvaksen käytetyllä tullilmoituksen mitätöinnillä. (Hörkkö ym. 2010, 116)

Suomessa tuotavasta tavarasta on tehtävä saapumisen yleisilmoitus sähköisenä tai on tehtävä yleisilmoitus Tullille AREX-järjestelmään. AREX-järjestelmään ilmoittaminen edellyttää, ettei tavaraa ole tuotu Suomeen käyttäen passitusmenettelyä. Kyseisen ilmoituksen tekemisestä vastuussa on kuljetusliike. Tavarantoimittajan ilmoituksessa on luettava taraeränumero sekä MRN-viitenumero, joilla tavara on mahdollista tunnistaa. (Yrittäjät 2015)



Tekemällä tulli-ilmoituksen tuotavalle tavaralle osoitetaan sen tulliselvitysmuoto. Tulli-ilmoituksen voi tehdä viipymättä kun tavara saapuu EU:hun tai vasta tilapäisen varastoinnin jälkeen. Jos EU:hun tuotavasta tavarasta on jätetty sähköisesti saapumisen yleisilmoitus, passitusilmoitus tai yleisilmoitus ja tavaralla tulliselvitysmuoto annetaan ITU-järjestelmään laadittavalla tuonnin tulli-ilmoituksella, on se mahdollista tehdä jo ennen kuin tavara saapuu EU:hun. Tavaralla tulliselvitysmuoto on mahdollista olla joko tuonnin tulli-ilmoitus koskien tavaralla luovuttamista vapaaseen liikkeeseen tai johonkin toiseen tuonnin tullimenettelyyn, ilmoitus koskien varastointimenettelyyn asettamista, passitusilmoitus koskien tavaralla siirtämistä toisaalle tai ilmoitus koskien jotain muuta tulliselvitysmuotoa. (Yrittäjät 2015)

### **3.7 Viennin ja tuonnin rajoitukset**

Yhteisö- tai kansallisilla säännöillä on voitu rajoittaa tai jopa kokonaan kieltää joidenkin tavaroiden vienti. Tällaisia rajoituksia on sovellettu esimerkiksi kulttuurisineiden, ampuma-aseiden- ja tarvikkeiden, otsonia tuhoavien aineiden vientiin sekä kaksikäyttötuotteiden vientiin. (Tulli 2011)

Suomessa Tulli valvoo vientirajoituksia, mutta rajoituksia hallinnoivat muun muassa myös sisä- ja ulkoministeriö sekä museovirasto. Vienti-ilmoituksessa rajoitukset ilmoitetaan koodeilla, jotka voivat olla negaatio- tai toimenpidekoodeja. Tavaralla viejän on hankittava vientirajoitukselliselle tavaralleen vientilupa rajoitusta hallinnoivalta viranomaiselta. Kyseisen luvan numeron on näytävä vienti-ilmoituksessa sekä sen on tultava ilmi menettelyynasettamisvaiheessa, jos näin vaaditaan. Tämän lisäksi lupaan on tarvittaessa kirjattava ehtojen mukaiset vientimerkinnät. (Tulli 2011)

Tuontirajoituksiin kuuluvat muun muassa tuotteet, jotka ovat valmistettu uhanalaisista lajeista, lääkeaineet sekä lääkkeet, CITES-sopimuksen mukaiset eläinperäiset tuotteet ja elintarvikkeet sekä kasvit ja piraattituotteet eli tuotteet, joilla on

tekijän- tai tavaramerkin haltijan oikeuksia loukkaavia ominaisuuksia. (Tulli 2015 c)

Tämän lisäksi myös esimerkiksi tekstiilien tuontia valvotaan. Tekstiiliksi määritellään valmisvaate. Tekstiilien tuontia valvotaan joko yksin- tai kaksinkertaisesti tai kiintiöjärjestelyiden kautta. (Hörkkö ym. 2010, 202)

EU:lla on useiden maiden kanssa kahdenvälisiä tuonnin tarkkailusopimuksia koskien tekstiili- sekä vaatetustuotteita. Tekstiileihin liittyviä kiintiöitä sovelletaan tavararyhmittäin sekä vientiajankohdasta riippuen kalenterivuositain. EU:n jäsenmaahan tulevalle tuotteella on oltava toimittajamaan myöntämä asianmukainen vientilisenssi, jota vastaan tuotteelle voidaan myöntää vastaavasti tuontilisenssi. Tekstiilien tuontiin liittyvät lisenssit myöntää tullilaitos. Kyseinen lisenssi haetaan siihen tarkoitettulla lomakkeella sekä siihen täytyy liittää vientimaan alkuperäinen vientilisenssi. Joihinkin tuontitavaroihin sovelletaan myös tariffikiintiöitä, joiden tarkoituksena on turvata EU:n markkinoilla sekä yhteisössä sellaisten tavaroiden perinpohjainen tai osittainen tullittomuus, joita ei tuoteta tai valmisteta EU:ssa riittävästi. Tarkoituksena on myös lisätä EU:n preferenssijärjestelyiden eli sopimuskiintiöiden piiriin kuuluvien maiden kilpailukykyä EU:n ja yhteisön markkinoilla. (Pasanen 2005, 468)

Yhteisöön tuotavalle tavaralle voidaan asettaa myös polkumyynti- ja tasoitustulleja. Polkumyynti- ja tasoitustullien tarkoituksena on ehkäistä normaaliarvon alittavaa tuontia yhteisön alueella. EU:ssa muitakin tuonnin rajoituksia hallitaan kiintiöillä. Nämä rajoitukset sekä kiintiöt koskevat enimmäkseen muun muassa teräs- ja maataloustuotteita sekä tuontia liittyen tiettyihin maihin. Tämän lisäksi tietyillä tuotteilla on rajoituksensa luonnon, ihmisten ja eläinten turvaamiseksi. (Pasanen 2005, 469)

## **4 TULLIMENETTELYT JA TULLIYHTEISTYÖ**

Tässä luvussa käsitellään tullimenettelyjä sekä tulliyhteistyötä Euroopan unionissa ja Suomessa. Luvun pääasiallisena tarkoituksena on selventää, millaisia tullimenettelyjä ulkokaupassa on sekä millaista tulliyhteistyötä Euroopan unioni sekä Suomi tekevät Euroopan unioniin kuulumattomien maiden kanssa. Lisäksi selvitetään, miten ne osaltaan vaikuttavat tavaran liikkuvuuteen kansainvälisessä kaupassa.

### **4.1 Tullimenettelyt ja tullimenettelyyn asettaminen**

Erilaisia tullimenettelyjä on yhteensä kahdeksan kappaletta. Näitä tullimenettelyjä ovat muun muassa passitus, luovutus vapaaseen liikkeeseen, sisäinen- ja ulkoinen jalostus, väliaikainen maahantuonti, tullivarastointi, vienti sekä tullivalvonnassa tapahtuva valmistus. Tullivalvonnassa tapahtuvaan valmistukseen liittyvä tullimenettely siirretään mahdollisesti tullilainsäädännön uudistuksen myötä sisäisen jalostuksen alueeseen. Näiden menettelyjen lisäksi on mahdollista, että uudistuksien myötä myös väliaikainen varastointi muuttuu yksittäiseksi tullimenettelyksi. (Hörkkö ym. 2010, 116)

Kyseisistä tullimenettelyistä taloudellisia vaikutuksia omaavia ovat tullivarastointi, sisäinen jalostus, väliaikainen maahantuonti sekä tullivalvonnan alaisena tapahtuva valmistus. Nämä menettelyt ovat myös luvanvaraisia. (Melin 2003, 97)

Tuonnin tullimenettelyistä yleisin on tavaran luovuttaminen vapaaseen liikkeeseen. Kyseinen menettely sisältää muun muassa eri maksuista kuten tuontiveroista sekä tullista huolehtimisen, tavaran maahantuontia koskevien lomakkeiden ynnä muiden muodollisuuksien täyttämisen sekä kauppapoliittisten järjestelyiden soveltamisen. Näihin kauppapoliittisiin toimenpiteisiin kuuluvat muun muassa erilaisien lisenssien, polkumyyntitullien sekä lupien soveltaminen. Rajoituksia tai esteitä tavaran vapaaseen liikkeeseen asettamiselle ovat esimerkiksi EU:n kauppapoliittikkaan sisältyvät valvonta- ja suojatoimenpiteet sekä erilaiset viennin ja tuonnin rajoitukset sekä kiellot. (Melin 2003, 97)

Aina tullimenettelyyn asettamisesta tullilaskun maksamiseen saakka, tullimenettelynä luovutus vapaaseen liikkeeseen käsittää koko tuontitullausproessin. Asiakkaat, jotka on rekisteröity tullilaitokselle, maksavat tullauksiin liittyvät maksunsa eräpäivään mennessä, jos he käyttävät huolintaliikkeen palveluita. Huolintaliikkeet toimivat tässä tapauksessa ns. suorina edustajina. (Hörkkö ym. 2010, 116)

Tavarat, jotka luovutetaan Suomessa vapaaseen liikkeeseen, voi olla tuotu Suomeen suoraan EU:n ulkopuolisista maista. Tavarat on mahdollista tuoda Suomeen myös toisten yhteisömaiden kautta. Suomeen tuodut tavarat voi joko ilmoittaa suoraan luovutettaviksi vapaaseen liikkeeseen tai ne voivat olla Suomessa vapaa-varastossa, vapaa-alueella tai jossakin muussa tullimenettelyssä. (Hörkkö ym. 2010, 117)

Tavarat on ilmoitettava tullimenettelyyn sähköisesti tai kirjallisesti tehdyllä tull ilmoituksella. Kirjallinen tull ilmoitus laaditaan tavallisessa menettelyssä SAD-dokumentilla (Single Administrative Document), eli hallinnollisella yhtenäisasiakirjalla. Tulli-ilmoituslomakkeena on mahdollista käyttää passituksessa myös TIR- ja ATA-carnet- ilmoitusasiakirjoja. Tulli-ilmoitukseen on lisäksi menettelystä riippuen liitettävä muitakin asiakirjoja. Tullimenettelyssä luovutus vapaaseen liikkeeseen on tull ilmoitukseen liitettävä tullausarvoilmoitus, kauppalasku, pakkausluettelo, kuljetusasiakirja sekä tarvittaessa alkuperätodistus, jos tuotavalle tavaralle haetaan preferenssi- eli etuuskohtelua. (Pasanen 2005, 467)

Tämän lisäksi tull ilmoituksessa on aina oltava allekirjoitus. Tulli-ilmoituksen tekijää kutsutaan tavaranhaltijaksi ja tavaranhaltijan tulee kuulua Euroopan unionin yhteisöön ja olla luonnollinen tai oikeushenkilö. Tämä käytäntö koskee niin vientiä kuin tuontiakin. Jos tull ilmoituksessa mainitut tavarat esitetään tullille, on tulliviranomaisten hyväksyttävä tull ilmoitus, kunhan se on tehty määräysten mukaisesti. Tulliviranomainen ei saa luovuttaa tull ilmoituksessa mainittuja tavaroita, jos ilmoituksen laatimisesta seuraa tullivelka. Tulliviranomainen saa luovuttaa tavarat takaisin tavaranhaltijalle vasta, kun tullivelka on maksettu tai siitä on annettu vakuus. (Pasanen 2005, 467)

Sisäisen jalostuksen mukaisesti tuontitullaus on nykyisin sähköinen. Jos tuontitullauksen tekemiseen sovelletaan yksinkertaistettua menettelyä, täytyy tullauksen sähköisessä ilmoituksessa antaa lisäinformaationa muun muassa henkilö, joka hakee tuotavalle tavaralle menettelyä, jalostustoiminnan luonne sekä suorittaja. Lisäksi ilmoittaa täytyvät tuotteet, jotka jalostetaan, arvio jälleenvientiajasta sekä tieto tuotosta ja paikasta, jossa tietty toiminto on tarkoitus suorittaa. Seuraavat lisätiedot on annettava, vaikka kyseessä ei olisikaan sisäinen jalostus. Nämä lisätiedot ovat aika, kuinka kauan jalostus kestää, tullitoimipaikka, joka valvoo jalostusta sekä määräaika, johon mennessä päätöstilitys on tehtävä. Luvan haltijan ollessa tullihallitus, käytetään lupahakemusta, joka koskee sisäistä jalostusta. (Hörkkö ym. 2010, 137)

#### **4.2 Tullilainsäädäntö**

Euroopan unionin yhteisen tullilainsäädännön keskeisimmät säännökset ovat yhteisön tullikoodeksiin liittyvät asetukset, EU:n komission soveltamisasetus, joka liittyy yhteisön tullikoodeksin soveltamiseen jäsenmaissa, EU:n neuvoston tullittomuusasetus, liittyen yhteisön tullittomuusjärjestelmään sekä TARIC-asetus, joka liittyy neuvoston asetukseen tullitariffista sekä tariffi- ja tullinimikkeistä jäsenmaissa. Suomessa tärkeimpiä tullilainsäädäntöön liittyviä elementtejä ovat tullilaki- sekä asetus. (Melin 2003, 95)

Yhteisön tullikoodeksiin on koottu koko yhteisön tullilainsäädäntö. Kyseisellä koodeksilla on ollut mahdollista korvata yksittäisiä säädöksiä sekä tällä tavalla on pystytty edistämään lainsäädännön avoimuutta sekä selkeyttä. Tullikoodeksiin on koottu kaikki järjestelyt, säännöt sekä menettelyt joita jäsenmaat soveltavat tavarakaupassa EU:n ulkopuolisten maiden kanssa. Tullikoodeksi tuli voimaan yhteisössä vuonna 1992 ja sitä alettiin soveltaa jäsenmaiden kesken tammikuussa 1994. Koodeksin tarkoituksena on ratifioida tullilainsäädännön soveltamisala sekä määrittellä lainsäädännölle oleellisia peruskäsitteitä. (Eur Lex 2007)

Koodeksiin sisältyviä tullilainsäädännön mukaisia säännöksiä ovat muun muassa:

- Henkilöiden oikeuksiin sekä velvollisuuksiin liittyvät viralliset säännökset, kuten esimerkiksi säännökset edustus-oikeuksista sekä henkilötiedoista.
- Perussäännökset, joita sovelletaan tavarakauppaan. Nämä säännökset liittyvät tuonti- ja vientitulleihin, yhteisön tullitariffiin, tavaroiden tullausarvoon- sekä niiden luokitteluun ja tavaroiden alkuperäsääntöihin.
- Säännökset, joita sovelletaan yhteisön tullialueelle tuotaviin tavaroihin. Nämä säännökset koskevat esimerkiksi tulli-ilmoitusta, velvollisuutta esittää tavarat tullille sekä velvollisuutta viitata tavaralle väliaikainen varastointi ja tulliselvitysmuoto.
- Muita kuin yhteisötavaroita koskevat säännökset. Nämä säännökset koskevat tavaroita, jotka on tuotu passitusmenettelyssä.
- Säännökset, jotka liittyvät tulliselvitysmuotoihin. Näillä tarkoitetaan tullimenettelyyn asettamista.
- Tavarantoimitusta koskevat säännökset. Nämä säännökset koskevat tavarantoimitusta vapaavarastoon- tai alueelle, hävittämistä, jälleenvientiä sekä tavarantoimitusta valtiolle. (Eur Lex 2007)

Unionin tullikoodeksia on uudistettu vuosien saatossa. Uusi unionin tullikoodeksi, Union Customs Code, UCC, hyväksyttiin Euroopan parlamentin toimesta syyskuussa 2013 ja se astui virallisesti voimaan marraskuussa 2013. Uutta tullikoodeksia ja sen pakollisia säädöksiä alettiin soveltaa käytännössä toukokuussa 2016. Jotkin uuden tullikoodeksin säännökset tulevat kuitenkin voimaan viimeistään vuonna 2020, pidemmän siirtymäajan vuoksi. (Tulli 2015 d)

Kyseisen unionin tullilainsäädännön uudistuksen tavoitteena on muuttaa tavarantoimitus eli tullimenettelyt sekä sen varamenettelyt kokonaan sähköiseksi koko Euroopan unionissa. Tämän lisäksi myös varastointi, sanomanvaihto sekä riskiseulonnat sähköistetään ja EU-standardoidaan. Euroopan unionin keskitetyn tullilauksen tarkoituksena on tehostaa Suomen tullilaitoksen sekä yritysten kansainvälistä kommunikointia. Tullikoodeksin uudistuksen toivottuna lopputuloksena on

järjestelmä, joka on sujuvampi sekä johdonmukaisempi ja jota jäsenmaiden on helppo ylläpitää. (Tulli 2015 d)

UCC vaatii uudet sähköiset tietojärjestelmät, joiden käyttöönotto mahdollisesti maakohtaisesti vie aikaa. Tämän vuoksi EU on luonut uudistukseen liittyen siirtymäsäännöksiä, joiden tavoitteena on antaa EU:n komissiolle sekä jäsenmaille aikaa tarvittavien tietojärjestelmien organisointiin sekä suunnitteluun. (Tulli 2015 d)

### **4.3 Tulliyhteistyö – Euroopan unioni**

EU on luonut järjestelmän, jonka avulla erilaisia tullipalveluja tarvitsevien yritysten on mahdollista pyrkiä AEO:ksi, eli valtuutetuksi taloudelliseksi toimijaksi. AEO-toimija mahdollisuuksia on kolme, joita ovat AEOC; yksinkertaistetut tullimenettelyt, AEOS; Turvallisuus ja vaarattomuus sekä AEOF; AEO-asema, joka sisältää kummatkin asemat, yksinkertaistetun menettelyn sekä vaarattomuuden ja turvallisuuden. (Logistiikan maailma 2016 d)

Yrityksen AEO-todistus ei kuitenkaan automaattisesti johda mahdollisiin yksinkertaistettujen tullimenettelyiden saamiseen. Yksinkertaistettu tullimenettely on mahdollista saada myös ilman AEOC, -tai AEOF-asemaa. AEO-toimijaksi hakeutuminen on vapaaehtoista. Lisäksi hakijan on täytettävä tarkat vaatimukset ja kriteerit. AEO-toimijaksi hakeutuminen saattaa myös olla taloudellisesti vaativaa, sillä yrityksen on täytettävä aseman saamiseksi tiukat turvallisuusnormit. AEO-toimijan hakemus on yritysکوhtainen. Tästä syystä esimerkiksi yrityskonsernin ei ole mahdollista hakeutua AEO-toimijaksi vain yhdellä hakemuksella. (Hörkkö ym. 2010, 458)

Suomessa Tullihallituksen yhteyteen on perustettu AEO-toimipiste. Jos AEO-asemaa hakevalla yrityksellä on jo tullilaitoksen myöntämä yksinkertaistetut menettelyt- asema, on sen hakeutuminen AEOC-yritykseksi varsin helppo. AEO-aseman pääasiallinen hyöty muodostuu kuitenkin erityisesti AEOS-, tai AEOF-

asemasta, jotka käsittävät joko turvallisuuden ja vaarattomuuden tai molemmat. (Hörkkö ym. 2010, 458)

Jotta tavara läpäisisi turvallisuus- ja vaarattomuus-osion, täytyy huolehtia, että tavaran kulun tai käsittelyn aikana sen täytyy olla turvattu niin, etteivät ulkopuoliset pääse siihen käsiksi. Tavaran turvaamiseksi myös ihmisten, kuten henkilökunnan liikkumiseen on kiinnitettävä huomiota. Lisäksi tärkeisiin asiakirjoihin pääsy on estettävä sekä yrityksellä on oltava ohjeet onnettomuustilanteita varten. Yrityksellä on myös oltava sopimukset alihankkijoiden kanssa turvallisuuden noudattamisesta sekä salassapidosta. (Hörkkö ym. 2010, 458)

AEO-asemassa olevan yrityksen on myös suoritettava AEO-omavalvontaa. Tällä tarkoitetaan oman toiminnan säännöllistä valvomista. Tämä on osa sisäistä valvontaa. Kyseisen valvonnan pääasiallisena tavoitteena on, että AEO-toimija valvoo muun muassa toimitusketjun mahdollisia riskejä, erottaa tietyt poikkeama- ja virhetilanteet ja korjaa nämä tilanteet tarvittaessa. Omavalvonnan on hyvä olla integroituna osaksi yrityksen valvonta- ja riskienhallintajärjestelmiä, jotta riskien sekä niiden vaikutusten ennustaminen olisi mahdollisimman toimivaa. (Tulli 2015 e)

Useat alan huolintaliikkeet ovat ilmaisseet halunsa toimia tulevaisuudessa yhteistyössä AEO-turvavarmennettujen yritysten kanssa. Tästä syystä erityisesti AEO-toimijan etu on olemassa. AEO-asema tuo myös muita etuja, kuten esimerkiksi, että AEO-toimijalle tehdään vähemmän tarkastuksia ennakoarvioinnista johtuen. Jos tarkastuksia kuitenkin tehdään, ovat AEO-statuksen omaavat toimijat ensimmäisinä vuorossa. AEO-toimijat saavat myös käyttöönsä virallisen AEO-logon, jota on mahdollista käyttää kaikessa yrityksen tarjouksissa, mainonnassa sekä kirjeenvaihdossa. (Hörkkö ym. 2010, 459)

Euroopan unioni tekee AEO-toiminnan ohella muutakin tulliyhteistyötä maiden kanssa. EU:n jäsenmaiden välillä tehdään aktiivisesti poliisiyhteistyötä ja muuhun yleiseen turvallisuuteen tähtäävää työtä jäsenmaiden turvallisuuden takaamiseksi.



Euroopan unionissa tehostettiin poliisiyhteistyötä Lissabonin sopimuksen voimaantulon myötä. Tällöin EU:n parlamentin valtuuksia valvoa yhteistyötä lisättiin. Poliisivirasto Europol on poliisiyhteistyön tärkein toimija. EU:n poliisiyhteistyötä sekä sen toimintatapoja kehitetään vielä, ja niiden suurin painopiste on rikosten aktiivisessa torjunnassa sekä unionin sisäisten uhkien ehkäisemisessä. EU:n parlamentti painottaa poliisiyhteistyössä myös etenkin tietosuojalakien sekä ihmisten perusoikeuksien noudattamista. (Euroopan Parlamentti 2016)

#### **4.4 Tulliyhteistyö – Suomi**

Suomi on tehnyt Maailman tullijärjestön WCO:n (World Customs Organisation) suosituksen perusteella ns. MOU-sopimuksia (Memorandum of Understanding) kuljetus- ja huolintaliikkeiden, varustamoiden sekä satamien kanssa. MOU:n kanssa samantyylliset sopimukset ovat myös mahdollisia muiden ulkomaankaupan tahojen kanssa. Näiden sopimusten pääasiallisena tavoitteena on yhdessä sopimusmaiden kesken pyrkiä estämään laitonta maahantuontia, kauttakulkua sekä maastavientiä. (Hörkkö ym. 2010, 454)

Suomen Ulkoasiainministeriö/Oikeuspalvelu määrittelee MOU-sopimuksen näin:

”Valtioiden välinen tai valtioiden ja kansainvälisen järjestön välinen järjestely, "yhteisymmärrys", jolla ei yleensä haluta saada aikaan oikeudellisesti sitovia velvoitteita ja jota usein käytetään teknisluonteisten järjestelyjen tai toimintatapojen määrittämiseksi. Memorandum of understanding -termiä voidaan joskus käyttää myös merkityksessä 'tulkintaohje/selitys' ja toisinaan myös valtiosopimuksen nimenä.” (Finlex 2013)

MOU-sopimukseen kuuluu keskinäistä informaation vaihtoa ja maiden tullilaitokset ohjaavat yritysten henkilökuntaa havaitsemaan kyseenalaisia toimeksiantoja. Tällaisia toimeksiantoja voivat olla esimerkiksi epätavalliset tavaroiden kuljetusreitit, normaalia suuremmat käteismaksut tai suuret eroavaisuudet tavaroiden rahallisissa arvoissa tai määrissä. Sopimukseen kuuluu myös, että kuljetusliikkeet jakavat tietojärjestelmistään tullin määräämiä tietoja, joiden avulla tullilaitoksen on mahdollista tehdä riskianalyseja. (Hörkkö ym. 2010, 454)

Suomen tullilaitoksen velvollisuudet ylettyvät myös valtiovarainministeriön lisäksi muidenkin ministeriöiden toimialueeseen. Tullilla on Euroopan unionin kauppapolitiikan harjoittamisessa tiiviit yhteydet niin työvoima- kuin elinkeinoministeriöönkin ja se kerää öljysuojamaksuja ympäristöministeriölle. Suomen tullilaitos tekee tiivistä yhteistyötä myös merenkululaitoksen sekä maa- ja metsätalousministeriön kanssa. Maa- ja metsätalousministeriön kanssa Tulli valvoo EU:n tuoteturvallisuutta sekä vientisäännöksiä. Tulli tekee lisäksi yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön sekä poliisin ja rajavartiolaitoksen kanssa valvoen raskaan liikenteen kuntotarkastuksia rajoilla. Säteilyturvakeskuksen kanssa tullilaitos valvoo sisäisen turvallisuuden ohjelman toteuttamista. (Tulli 2016 e)

Suomen tullilaitos harjoittaa myös ns. kumppanuusohjelmaa. Suomen tullin asiakkaat on jaettu kolmeen ryhmään. Nämä kolme asiakasryhmää ovat:

1. Pienasiakkaat, jotka käyttävät tullin palveluita epäsäännöllisesti.
2. Avainasiakkaat, jotka käyttävät tullin palveluita säännöllisesti, mutta jotka eivät halua liittyä tai eivät sovi tullin kumppanuusohjelmaan tai kumppanuusasiakkaiksi.
3. Kumppanuusasiakkaat, jotka kuuluvat tullin kumppanuusohjelmaan.

Tullilaitoksen kumppanuusohjelma sopii monipuolisesti tullin palveluita kuluttaville ja pääasiassa sähköisesti asioiville yrityksille. Kumppanuusohjelma sopii esimerkiksi myös yrityksille, jotka käyttävät tullin palveluita useasti tai joilla on alituinen tarve tullipalveluille sekä yrityksille, jotka toteuttavat tuotteilleen tai palveluilleen laadunhallintaa ja omavalvontaa. (Hörkkö ym. 2010, 454)

Suomen tullilaitos liittyy Euroopan unionin komission sekä sen neuvoston alaisten komiteoiden järjestämiin kokouksiin. Kyseisissä kokouksissa komiteat valmistelevat päätöksiä ja lainsäädäntöä, joiden tarkoituksena on taata mahdollisimman yhtenäiset tullitoimenpiteet kaikissa jäsenmaissa ja EU-alueella. Komiteat myös sopivat mahdollisista tulliyhteistyötoimenpiteistä, kuten esimerkiksi tiettyjen tava-

roiden tullausnimikkeistä. Tavarán nimikkeen avulla sille voidaan määritellä mahdolliset tuontirajoitukset ja verot sekä sen kantama tulli. (Tulli 2016 e)

Suomen tullilaitos on yhteydessä Maailman tullijärjestöön, WCO:hon. WCO:n tarkoituksena on yhdenmukaistaa sen hallinnoimia sopimuksia sekä selventää tullimenettelyjä ympäri maailman. Suomen tullilla on myös kahdenvälisiä tulliyhteistyösopimuksia muiden maiden kanssa. Nämä sopimukset mahdollistavat kansainvälisen yhteistyön esimerkiksi tullirikosten torjunnassa sekä tullivalvonnassa. Suomen tullilla on lisäksi naapurimaiden, Ruotsin ja Norjan kanssa keskinäisiä toimipaikkoja. Näissä toimipaikoissa työskentelee Suomen, Ruotsin sekä Norjan tulliviranomaisia. (Tulli 2016 e)

## 5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen empiria. Tutkimuksen empiria koostuu empirian teoriasta, jossa käydään lyhyesti läpi tutkimukseen kuuluvat termit, kuten teoreettinen viitekehys sekä tutkimuksessa käytettävät tutkimusmenetelmät ja niihin kuuluvat aineistonkeruumenetelmät. Tämän lisäksi esitellään tutkimusta varten haastateltavat henkilöt, tutkimuksen suunnittelu sekä tutkimuksen aikataulu. Empiirinen tutkimus pohjautuu teoreettiseen viitekehykseen. Empiiriseen tutkimukseen kuuluu myös kvalitatiivisena tutkimuksena toteutettava teemahaastattelu, jonka tarkoituksena on selvittää, millaisia vaikutuksia tavarantoiminnan vapaalla liikkuvuudella on Euroopan yhteisössä.

### 5.1 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys

Tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä käsitellään monipuolisesti Euroopan unionin sisä- ja ulkokauppaa sekä niihin liittyviä menettelyjä. Teorian avulla on luotu raamit tutkimuksen empiricalle sekä se heijastuu myös tutkimuksen johtopäätöksiin sekä analyysiin. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta pääotsikosta, joita ovat:

1. Yhteisökauppa
2. Ulkokauppa
3. Tullausmenettelyt ja tulliyhteistyö

Teoreettisella viitekehyksellä tarkoitetaan malleja, teorioita sekä tutkimuksia, joista tutkittava ilmiö koostuu. Opinnäytetyön teoria on mahdollista rakentaa kahdella eri tavalla. Perinteinen menetelmä on esitellä opinnäytetyön alkuosassa teoreettinen viitekehys ja empiria viitekehysten jälkeen. Toisessa menetelmässä teoria sekä empiria esitetään rinnakkain. (Kananen 2010, 44)

Teoreettisen viitekehysten tarkoituksena on opastaa tutkimusongelman muotoilussa sekä sen rajaamisessa siten, että tutkijan on mahdollista löytää tutkimusasetelma, jonka kautta saadaan vastaukset tutkimuksessa esitettyihin kysymyksiin,

tutkimuskysymyksiin. Tutkimusongelma voidaan esittää teoreettisen viitekehysten avulla mahdollisimman tarkasti käsitteellisessä muodossa. Viitekehys on tarpeellinen, sillä sen avulla on mahdollista määritellä ja definoida empiriassa tutkittavia asioita. (Tilastokeskus 2016 a)

Teoreettisen viitekehysten tarkoituksena on selventää tutkijalle tutkimusongelman kannalta olennaisimmat asiat. Teorian avulla tutkija pystyy myös määrittelemään tutkimuksen näkökulmaa siten, että tutkimuksessa ei nähdä sille epäoleellisia aiheita. (Tilastokeskus 2016 a)

## **5.2 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimusmenetelmillä tarkoitetaan määrällisiä (kvantitatiivisia) sekä laadullisia (kvalitatiivisia) aineiston hankintametoja, joiden avulla empiirinen tutkimus toteutetaan. Tutkimusmenetelmää valittaessa perustana ovat tutkimuksen alussa muodostetut tutkimuskysymykset, tutkimuksen teoreettinen viitekehys sekä tutkimusta varten kerätty aineisto. (Jyväskylän yliopisto 2016)

Tutkimuksen tutkimusmenetelmäksi valikoitui jo varhaisessa vaiheessa kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä. Kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän katsottiin olevan paras vaihtoehto, sillä tutkimusta varten haluttiin tuottaa mahdollisimman tuoretta tietoa tavaran vapaan liikkuvuuden vaikutuksista vientialaan. Tutkimuksen tarkoituksena oli myös tuottaa uutta tietoa toimeksiantajayritykselle sekä mahdollisesti myös muille vientialan yrityksille. Lisäksi katsottiin, että kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä olisi mahdollista saada mahdollisimman kattavasti tietoa laajalta kansainvälisen kaupan alalta.

Kvalitatiivisella tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusmenetelmää, jonka pääasiallisena tarkoituksena on ymmärtää holistisesti tutkittavan aiheen ominaisuuksia, sisältöä sekä vaikutuksia tutkittavaan alaan. Kvalitatiivinen tutkimus on mahdollista suorittaa usealla eri menetelmällä. Näiden menetelmien keskinäisenä piirteenä painotetaan näkökulmia, jotka liittyvät esimerkiksi tutkittavan kohteen taustaan, merkitykseen sekä tarkoitukseen. Kvalitatiivinen tutkimus pyrkii vastaamaan ky-

symykseen: Mistä tutkittavassa aiheessa on kyse? (Jyväskylän yliopisto 2015; Kananen 2010, 36)

Kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimusmenetelmän pääasiallisena pohjana on jäseneltyjen kysymysten esittäminen sattumanvaraisesti valikoidulle otokselle. Kvantitatiivisesta tutkimuksesta löytyy ns. kriittisiä pisteitä, joiden jälkeen tutkimuksessa ei enää ole mahdollista palata aiempiin vaiheisiin. Tämän lisäksi kvantitatiiviseen tutkimukseen kuuluu olennaisesti numeraalinen havaintomatriisi, johon tutkimuksen materiaali on tiivistetty. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tärkeää on tutkimuksen reliabiliteetti, eli sen luotettavuus sekä totuudellisuus. Tutkimuksen ilmiön sekä teoriaperustan tunteminen ovat edellytyksiä kvantitatiivisessa tutkimuksessa. (Tilastokeskus 2016 b; Kananen 2010, 74)

### **5.3 Teemahaastattelu aineistonkeruumenetelmänä**

Tutkimusmenetelmän valinnan jälkeen tutkimukselle päätettiin aineistonkeruumenetelmä. Tutkimusmenetelmien aineistonkeruun perusmenetelmiä ovat muun muassa erilaiset haastattelut, kuten teemahaastattelu, kyselyt, erilaiset tekstit ja aineistot aiheesta, kuten esimerkiksi päiväkirjat ja kirjeet sekä havainnointi. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2009, 191–192). Näistä vaihtoehdoista tutkimusta varten sopivimpana pidettiin teemahaastattelua, sillä sen avulla olisi mahdollista saada mahdollisimman kattavasti sekä tarkennetusti tietoa laajalta tutkittavalta alalta. Lisäksi katsottiin, että teemahaastattelun avulla olisi mahdollista rajata haastattelun kysymyksiä niin, että tutkimus pysyisi mahdollisimman tarkkana ja määriteltynä tavarana vapaaseen liikkuvuuteen. Tutkimuksen teemahaastattelu suoritettiin käyttäen haastattelulomaketta. Haastattelulomakkeita tehtiin kaksi kappaletta (Liite 1 ja Liite 2), suomenkielisenä sekä englanninkielisenä.

Haastattelun suurimpana hyötynä on pidetty sen vuorovaikutusta. Haastattelun aikana haastattelijan on mahdollista olla suorassa vuorovaikutuksessa haastateltavan kanssa. Tämä myös lisää toista etua, joustavuutta materiaalia koottaessa. Kva-

litatiivisessa eli laadullisessa tutkimusmenetelmässä haastattelu on yleisin sekä käytetyin aineistonkeruumenetelmä. (Hirsjärvi ym. 2009, 204–205).

Aineistonkeruumenetelmänä teemahaastattelu yleisimmin sijoitetaan avoimen haastattelun sekä lomakehaastattelun välimaastoon. Teemahaastattelulle ominaista on, että teema-alueet eli aihepiirit ovat jo valmiina ja haastattelijan sekä mahdollisesti myös haastateltavan tiedossa. Tästä huolimatta kysymyksistä voi puuttua eksakti järjestys sekä kaava. Teemahaastattelun katsotaan vastaavan hyvin useaa kvalitatiivisen tutkimuksen lähtökohtaa, mutta aineistonkeruumenetelmänä sitä voi käyttää myös kvantitatiivisessa tutkimuksessa. (Hirsjärvi ym. 2009, 208)

Kvalitatiiviseen tutkimusmenetelmään sopivuudestaan huolimatta teemahaastattelu voi olla melko haastava aineistonkeruumenetelmä. Kyseisessä aineistonkeruumenetelmässä haastattelijan on pohdittava ja määriteltävä huolellisesti haastattelussa esiin nostettavat teemat. Teemahaastattelu on pääasiallisesti keskustelua sekä sillä täytyy olla haastattelijan ennakkoon päättämä tavoite. Haastattelun rakenteen on pysyttävä haastattelijan hallinnassa. (Tilastokeskus 2016 c)

#### **5.4 Tutkimuksen suunnittelu**

Tutkimus aloitettiin ajankohtaisen ja mielenkiintoisen aiheen etsimisellä. Aihe rajattiin tavaran vapaaseen liikkuvuuteen. Tavaran vapaan liikkuvuuden Euroopan yhteisössä mahdollistaa tulliliitto, joka on yksi Euroopan unionin kulmakivistä. Euroopan unionin muuttuvan tilanteen vuoksi mahdolliset muutokset, rajoitukset sekä sopimusten päättymiset voivat olla mahdollisia.

Tutkimus tehtiin toimeksiantona tekstiilialan yritykselle. Toimeksiantajan varmistuttua tutkimus rajattiin koskemaan erityisesti vientiä Euroopan unionin sisällä sekä pääosin toimeksiantajan edustamaa tekstiiliteollisuutta. Tutkimuksen suunnittelu aloitettiin tutkimussuunnitelman tekemisellä. Tutkimussuunnitelman ohessa opinnäytetyölle pohdittiin asianmukaiset ja olennaiset tutkimusongelmat, jotka ovat:

1. Mikä on tavaran vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä?
2. Miten vientiä harjoittava yritys voi mahdollisesti varautua tavaran vapaan liikkuvuuden muutoksiin, rajoituksiin sekä uhkiin?

Tutkimuksen tutkimusmenetelmäksi valikoitui laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä. Tiedonkeruumenetelmäksi valittiin haastattelulomakkeen avulla tehtävä teemahaastattelu, sillä katsottiin, että tämän avulla tutkimukselle saisi kerättyä mahdollisimman kattavasti tietoa eri alojen kansainvälisen kaupan edustajilta. Neljä haastatteluista suoritettiin kasvotusten tapaamisilla sekä kaksi haastatteluista suoritettiin puhelinhaastatteluina. Tämän lisäksi suoritettiin yksi täydentävä haastattelu.

#### **5.4.1 Haastateltavien valinta**

Haastateltavat valittiin pääasiallisesti ajatellen kokemustaustaa sekä asiantuntijuutta haastateltavien edustamilla aloilla. Haastateltavien valinnassa otettiin huomioon tutkimuksen tarpeet ja haastateltavat pyrittiin valitsemaan sen mukaan, jotta tutkimustuloksiin saataisiin syventävää sekä tarkkaa tietoa tutkittavasta aiheesta. Haastatteluihin haluttiin kattavasti tietoa monilta eri aloilta, jotta haastatteluihin saataisiin monipuolisesti tuoretta tietoa sekä näkökulmia tavaran vapaasta liikkuvuudesta sekä mahdollisesti myös tekstiiliteollisuudesta sekä tekstiiliviennistä Euroopan yhteisössä.

*Haastateltava A:* Haastateltava A toimii kansainvälisten kuljetusten, huolinnan sekä logistiikan parissa aluejohtajana huolinta-alalla toimivassa yrityksessä. Haastateltavalla on alalta kokemusta kaiken kaikkiaan 35 vuotta. Haastateltava hoitaa myyntiä ja ostopalveluita sekä vientiä ja tuontia kaikkialle, minne talousalueen yritykset vievät sekä tuovat, suurimpaan osaan maapallon maista. Haastateltavalla on aikaisempaa kokemusta tekstiilialalta 70–90-luvuilta, kun yrityksen toimialueelle tuotiin tekstiilituotteiden raaka-aineita sekä vietiin paljon tekstiilituotteita maailmalle.



*Haastateltava B:* Haastateltava B toimii kunnossapitoalalla toimistotyössä osto- ja logistiikka-assistenttina. Haastateltavalla on kokemusta alalta 4,5 vuotta. Haastateltava hoitaa työssään Euroopan sisäistä vienneistä tulli-ilmoitukset sekä EU:n ulkopuolelle menevistä vienneistä esimerkiksi Norjaan menevistä vienneistä tarvittavat tullidokumentit. Haastateltava on tehnyt aikaisemmassa työssään vientiä sekä tuontia Eurooppaan sekä Euroopan ulkopuolelle, kuten esimerkiksi Intiaan sekä Kiinaan. Haastateltavalla on kokemusta tekstiilialalta aikaisemmasta työstään, jolloin hoiti tekstiilialan yrityksen toimistotöitä.

*Haastateltava C:* Haastateltava C toimii yrittäjänä nahkapukinealalla, jonka erikoisuutena ovat raaka-aineina käytettävät hirven- ja poronnahat. Haastateltava toimii työssään satunnaisesti myös myyntimiehenä. Haastateltavalla on kokemusta alalta noin 38 vuotta. Haastateltavan yritys toimii pääasiassa viennin alalla, vieden tuotteitaan EU-maista pääasiassa Saksaan, Itävaltaan, sekä Sveitsiin. Haastateltavalla on paljon kokemusta muuttuvalta tekstiilialalta vuosien varrelta.

*Haastateltava D:* Haastateltava D:n alaa on laivanselvitys. Haastateltavan yritys toimii ulkomaalaisten sekä suomalaisten asiakkaiden edustajana sekä myös laivan, kapteenin, miehistön sekä varustamon edustajana. Haastateltavan tehtävänimike on laivanselvittäjä, mutta haastateltava tekee myös shipping managerin töitä. Haastateltavalla on kokemusta alalta kaiken kaikkiaan noin 19 vuotta, joista noin 8 vuotta kyseisessä työssä. Haastateltava hoitaa sekä vientiä että tuontia EU:ssa. Haastateltavan yritys tuo tavaraa EU:n ulkopuolelta pääasiassa Venäjältä ja yritys vie tavaraa EU:n ulkopuolelle muun muassa Norjaan sekä Etelä-Amerikkaan, kuten Brasiliaan ja Kuubaan. EU:n sisäistä vientiä ja tuontia haastateltavan yritys hoitaa esimerkiksi Ruotsiin, Saksaan, Italiaan, Tanskaan, Espanjaan sekä Portugaliin. Haastateltavalla ei ole työnsä puolesta kokemusta tekstiilialalta.

*Haastateltava E:* Haastateltava E toimii politiikan alalla Euroopan parlamentin jäsenenä. Haastateltavalla on kokemusta alalta kaiken kaikkiaan 22 vuotta, joista 2,5 vuotta haastateltava on toiminut Euroopan parlamentissa. Haastateltava tekee pääsääntöisesti monenlaisia töitä, jotka vaikuttavat viennin ja tuonnin tulevaisuu-

teen. Esimerkiksi muun muassa kauppapoliittiset sopimukset ja suhteet, tullipoliittikka, tullisopimukset sekä eritoten tariffipoliittikka vaikuttavat vientiin ja tuontiin EU:ssa sekä sen ulkopuolella. Sopimuksia tehdään myös ns. kolmansien maiden kanssa. Haastateltavalla on jonkin verran kokemusta tekstiiliteollisuudesta vienninedistämismatkoilta Euroopan parlamentin jäsenenä.

*Haastateltava F:* Haastateltava F toimii asiakaspalveluspecialistina suuren kansainvälisen yrityksen Ruotsin toimipaikalla. Haastateltava on ollut työssään noin 2 vuotta. Haastateltavan yritys vie tuotteitaan Eurooppaan ja sen ulkopuolelle eli on mukana sisä- ja ulkokaupassa. Haastateltavan yritys toimii pääasiallisesti vientialalla. Yrityksellä on tehtaita Englannissa, Ranskassa, Saksassa, Espanjassa sekä Unkarissa. Yritys vie tuotteitaan EU:n sisällä muun muassa Englantiin, Islantiin, Ranskaan, Saksaan, Portugaliin, Italiaan sekä Belgiaan. Haastateltavan yritys vie tuotteitaan Euroopan ulkopuolelle muun muassa Norjaan. Haastateltavalla ei ole työnsä puolesta kokemusta tekstiilialalta.

*Haastateltava G:* Kyseinen haastattelu suoritettiin täydentävänä haastatteluna sähköpostitse koskien rajatusti vain ulkokaupan tullausta. Haastateltava työskentelee kansainvälisen yrityksen Ruotsin toimipaikalla tulliasiamiehenä. Haastateltavalla on työkokemusta yrityksessä 33 vuotta, joista 6-7 vuotta yrityksen tulliasiamiehenä. Haastateltavan yritys tekee vientiä ja tuontia maailmanlaajuisesti kaikille paitsi Yhdysvaltoihin. Haastateltavalla ei ole kokemusta tekstiiliteollisuudesta.

#### **5.4.2 Kysymysten laatiminen**

Haastattelukysymykset laadittiin teoreettisen viitekehyksen pohjalta. Kysymysten tarkoituksena oli saada tarkkaa tietoa tavaran vapaasta liikkuvuudesta Euroopan yhteisössä. Lisäksi kysymysten tarkoituksena oli selvittää, millainen merkitys tavaran vapaalla liikkuvuudella on Euroopassa ja millaisia haasteita tai uhkia siinä voisi mahdollisesti olla. Haastattelukysymykset ovat jaoteltu teemoittain, teoreettista viitekehystä mukaillen.

Haastattelukysymykset pyrittiin rakentamaan mahdollisimman selkeiksi sekä kattaviksi, jotta niiden avulla saataisiin asiantuntijoiden avulla monipuolisesti tietoa tutkittavasta aiheesta, tavarain vapaasta liikkuvuudesta. Haastattelulomake toteutettiin suomenkielisenä sekä englanninkielisenä (Liite 1 ja Liite 2), jotta myös haastattelu Ruotsiin olisi mahdollinen.

### **5.4.3 Tutkimuksen aikataulu**

Opinnäytetyöprosessi alkoi keväällä 2016 ajankohtaisen aiheen löytymisellä. Kesällä 2016 alkoi teoreettisen viitekehyksen kirjoittaminen. Teoreettinen viitekehys valmistui kesän aikana. Syksyllä 2016 aloitettiin empiirisen tutkimuksen suunnittelu.

Empiirinen osa toteutettiin syyskuun 2016 ja helmikuun 2017 välisenä aikana. Tällä aikavälillä suunniteltiin tutkimuksen teemahaastatteluun käytetty haastattelulomake suomenkielisenä sekä englanninkielisenä (Liite 1 ja Liite 2) sekä suoritettiin tutkimuksen haastattelut. Kaikkien haastattelujen valmistuttua aloitettiin haastattelujen litterointi. Litterointi valmistui helmikuussa 2017. Helmikuussa 2017 kirjoitettiin tutkimuksen tutkimustulokset sekä johtopäätökset ja analysointi. Opinnäytetyö valmistui huhtikuussa 2017.

## 6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa käydään läpi haastatteluiden tutkimustuloksia. Tutkimustulokset on jaoteltu pääotsikoittain haastattelulomakkeen mukaan ja niissä käydään läpi olennaisimmat haastattelussa ilmi käyneet havainnot. Haastateltavia oli kuusi, joista neljä suoritettiin kasvotusten ja kaksi puhelinhaastatteluna. Tämän lisäksi tullikysymyksiin liittyvä täydentävä haastattelu suoritettiin sähköpostitse. Haastatteluiden jälkeen niistä saatu materiaali litteroitiin tekstiksi ja tästä johdettiin opinnäytetyön tutkimustulokset.

### 6.1 Yhteisökauppa

Haastatteluiden aikana kävi ilmi, että jokaisella haastateltavalla oli kokemusta yhteisökaupasta työnsä puolesta. Kahdella oli kokemusta yhteisökaupasta jo ennen Euroopan unionia. Jokaisen mielestä yhteisökauppa sekä tavarantoiminnan vapaa liikkuvuus ovat toimineet Euroopan yhteisössä hyvin. Haastateltavat kokivat paperityön vähenemisen ja tullauksen poistumisen tavarantoiminnan vapaan liikkuvuuden vuoksi kauppaa ja vientiä helpottavaksi sekä selkeyttäväksi tekijäksi. Tavarantoiminnan vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä oli kaikkien haastateltavien mielestä suuri, pääasiassa sen vuoksi, että sen katsotaan muun muassa lisäävän Euroopan unionin kilpailukykyä maailmalla sekä laajentavan pienten ja suurten yritysten vientiä sekä tuontia Euroopan unionissa. Yhden haastateltavan mielestä tavarantoiminnan vapaan liikkuvuuden merkitys oli etenkin pienille yrityksille erityisen suuri.

Kaksi kuudesta haastateltavasta oli sitä mieltä, ettei huomattavia muutoksia yhteisökaupassa olisi tulossa, mutta neljä kuudesta oli sitä mieltä, että Brexit voi mahdollisesti aiheuttaa edetessään muutoksia Euroopan yhteisössä sekä yhteisökaupassa. Tästä huolimatta kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että Brexit on suurin uhkakuvia aiheuttava tekijä EU:ssa, joka saattaisi vaikuttaa yhteisökauppaan sekä mahdollisesti myös tavarantoiminnan vapaaseen liikkuvuuteen Euroopan yhteisössä.

Neljällä kuudesta haastateltavasta oli kokemusta tekstiiliteollisuudesta joko työnsä tai kokemuksensa kautta. Kaksi haastateltavasta oli sitä mieltä, että tekstiilivienti

Suomessa on ollut haasteellista ja on huomattavasti vuosikymmenten aikana siirtynyt halvemmän tuotannon maihin. Viennin sijaan Suomeen on tullut enemmän logistisia välivarastoja. Yhden haastateltavan mielestä tekstiilivienti toimii hyvin EU:ssa ja yhden mielestä kilpailu tekstiiliteollisuudessa on Euroopan yhteisössä kovaa, joka hankaloittaa sitä huomattavasti. Lisäksi eettiset kysymykset tekstiiliteollisuudessa ovat nousseet viime vuosina esille Euroopan yhteisössä.

Viisi kuudesta haastateltavasta oli sitä mieltä, että on hyvin todennäköistä, että Brexitillä tulee olemaan vaikutuksia Euroopan yhteisöön sekä tavaran vapaaseen liikkuvuuteen, mutta vaikutukset riippuvat paljolti eron toteutuksesta sekä Iso-Britannian ja EU:n välisestä sopimuksesta. Yksi haastateltava oli sitä mieltä, että Brexit ei tule vaikuttamaan yhteisökauppaan ja tavaran vapaaseen liikkuvuuteen EU:ssa, vaan Brexitin myötä Iso-Britannia suljetaan yhteisökaupan ulkopuolelle.

## **6.2 Ulkokauppa**

Viidellä kuudesta haastateltavasta oli kokemusta ulkokaupasta työnsä puolesta, yhdellä haastateltavalla ei ollut varsinaista kokemusta ulkokaupasta, muutoin kun vienninedistämismatkoiltaan. Neljällä kuudesta haastateltavasta oli jonkinlaista kokemusta tekstiiliteollisuudesta ulkokaupassa työnsä ja vienninedistämismatkojen puolesta. Kahdella haastateltavista ei ollut kokemusta tekstiiliteollisuudesta ulkokaupassa.

Kaikilla haastateltavilla on jonkinasteista kokemusta tullauksesta ulkokaupassa työnsä puolesta. Neljä seitsemästä haastateltavasta piti tullausta ulkokaupassa hyvänä ja suhteellisen helppona asiana, mutta kehitettävää tullauksessa kuitenkin vielä oli kahden heistä mielestä. Kaksi muuta haastateltavaa piti tullausta haasteellisena ja aikaa vievänä, riippuen maasta johon yritys tavaraa on viemässä. Tämän lisäksi haastateltava, jonka haastattelu suoritettiin täydentävänä haastatteluna tulliasioista, piti tullausta ulkokaupassa suhteellisen vaivattomana, kunhan yhteistyö tullin kanssa on kunnossa.

Kolmella seitsemästä haastateltavasta oli tietoa sekä kokemusta tullietuusopimusten vaikutuksista tekstiiliteollisuuteen. Vaikutuksien katsottiin olevan pääasiassa positiivisia niiden kauppaa vapauttavien sekä tullia alentavien vaikutusten vuoksi. Neljällä haastateltavalla ei ollut kokemusta tullietuusopimuksista tekstiiliteollisuudessa, mutta yhden haastateltavan mielestä kuitenkin erilaisten sopimusten vaikutukset ovat useimmiten pääasiassa positiivisia. Kuudella seitsemästä haastateltavasta oli kokemusta TARIC:sta sekä CN-nimikkeistöstä ja haastateltavien mielipide järjestelmästä oli pääasiassa positiivinen, mutta korjattavaa järjestelmässä vielä kuitenkin oli. Positiivisten vaikutusten katsottiin olevan CN-nimikkeistön helppouden vuoksi.

Viidellä seitsemästä haastateltavasta oli kokemusta uudistuneesta tullikoodeksista työnsä puolesta. Kahdella haastateltavalla ei ollut varsinaista kokemusta uudistuneesta tullikoodeksista. Yhden haastateltavan mielestä uudistunut tullikoodeksi on ollut hyödyllinen, mutta kuusi seitsemästä ei osannut sanoa, onko tullikoodeksin muutoksista ollut hyötyä heidän alallaan. Haastateltavien vastaukset vaihtelivat suuresti tässä kysymyksessä, joka saattaa selittyä uudistuksen lyhytikäisyydellä ja sillä, että uudistukset ovat edelleen käynnissä.

Haastateltavista kolmella seitsemästä oli kokemusta EU:n tulliyhteistyöstä. Neljällä seitsemästä ei ollut varsinaista kokemusta tulliyhteistyöstä. Kuusi seitsemästä haastateltavasta ei osannut sanoa onko EU:n tulliyhteistyöstä ollut hyötyä, mutta yhden haastateltavan mielestä oli. Hyötyjä oli haastateltavan mukaan muun muassa kustannusten väheneminen viennissä ja tuonnissa, yritysten toiminnan helpottuminen ns. kolmansissa maissa sekä laaja-alaisten sopimusten teon mahdollistuminen Euroopan unioniin kuulumattomien maiden kanssa. Yksi haastateltavista otti esille Tullin 2020-ohjelman, jonka tarkoituksena on tietojen sekä osaamisen vaihtaminen tullimaiden välillä.

Haastateltavista neljä seitsemästä oli sitä mieltä, että Euroopan unionin tulliyhteistyö helpottaa tavaran liikkuvuutta. Tätä selitettiin kaupan helpottumisella Euroopan unioniin kuulumattomien maiden kanssa. Kolme haastateltavaa ei osannut

sanoa, helpottaako tulliyhteistyö tavarankuulun liikkuvuutta ulkokaupassa. Yksi haastateltavista oli kuitenkin myös sitä mieltä, että tulliyhteistyön toimivuudessa saataan kohdata aika ajoin ongelmia.

### **6.3 Miten yritykset voivat varautua mahdollisiin muutoksiin**

Neljä kuudesta haastateltavasta oli tullin asiakkaana työnsä puolesta. Yksi haastateltavista oli tullin luottoasiakas sekä toimii AEO-toimijana yrityksessään. Kaksi haastateltavista eivät olleet tullin yritysasiakkaana, mutta toinen haastateltavista oli tekemisissä tullin kanssa työssään poliitikkona.

Haastateltavat kokivat ihmisten sekä työntekijöiden vapaan liikkuvuuden ristiriitaisesti. Pääasiallisesti haastateltavat kokivat vapaan liikkuvuuden positiivisena asiana, mutta osa oli sitä mieltä, että ihmisten vapaassa liikkuvuudessa voisi mahdollisesti olla riskejä. Viisi kuudesta haastateltavasta oli sitä mieltä, että ihmisten ja työntekijöiden vapaalla liikkuvuudella voisi olla vaikutuksia tavarankuulaan vapaaseen liikkuvuuteen. Tätä selitettiin muun muassa ihmisten vapaan liikkuvuuden rajoittamisen vaikutuksilla tavarankuulaan vapaaseen liikkuvuuteen, jossa haastateltavat näkivät korrelaatiota. Lisäksi esille nousi ihmisten rekrytoinnin vaikeutuminen, jos ihmisten vapaata liikkuvuutta mahdollisesti rajoitettaisiin. Yksi haastateltavista ei kokenut ihmisten ja työntekijöiden vapaalla liikkuvuudella olevan yhteyttä tavarankuulaan vapaaseen liikkuvuuteen.

Viisi kuudesta haastateltavasta koki, että suurin haasteita vapaakauppa-alueessa aiheuttava tekijä olisi Brexit. Yksi haastateltavista oli sitä mieltä, ettei vapaakauppa-alueessa olisi tulossa muutoksia tulevaisuudessa. Yksi haastateltavista mainitsi haastattelussaan haasteiksi myös Euroopan unionin vapaakauppasopimusneuvottelut. Euroopan unionin mahdollisesti haasteita aiheuttavia vapaakauppasopimuksia ovat muun muassa TTIP, Transatlanttinen kauppa- ja investointikumppanuus sekä CETA, Euroopan unionin ja Kanadan välinen vapaakauppasopimus. Kyseisen haastateltava mainitsi mahdollisiksi haasteiksi myös Euroopan unionin jäsenmaiden sisäpoliittiset tilanteet. Mahdollisesti myös muuttuvat ulkopoliittiset

tilanteet Euroopan unioniin kuulumattomien maiden kanssa saattaisivat vaikuttaa kansainväliseen kauppaan haastateltavan mielestä.

Haastateltavista viisi kuudesta oli sitä mieltä, että muutoksilla Schengenin sopimuksessa voisi olla negatiivisia vaikutuksia tavarantoiminnan vapaaseen liikkuvuuteen vähintään pitkällä aikavälillä. Yksi haastateltavista ei nähnyt Schengenin sopimuksen sekä tavarantoiminnan vapaan liikkuvuuden välillä suurta korrelaatiota. Haastateltavan mukaan rajoitukset Schengenin sopimuksessa eivät suoraan vaikuttaisi tavarantoimintaan Euroopan unionissa. Haastateltavan mukaan tavarantoiminnan liikkuvuus enintään saattaisi hidastua.

Viisi kuudesta haastateltavasta oli sitä mieltä, että muutoksiin tavarantoiminnan vapaassa liikkuvuudessa olisi mahdollista varautua. Kahden haastateltavan mielestä yritysten olisi erityisen hyvä varautua Brexitin tuomiin mahdollisiin muutoksiin. Mahdollisiin muutoksiin voi varautua muun muassa tarkkailemalla tarkasti Euroopan unionin tapahtumia, reagoimalla nopeasti sekä ennakoimalla etukäteen. Yhden haastateltavan mielestä yritysten ei olisi välttämättä mahdollista varautua muutoksiin, muutoin kuin viemällä sekä tuomalla suurempia erä Euroopasta.



## 7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA ANALYSOINTI

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen pohjalta johdetut johtopäätökset. Tämän lisäksi luvussa selvitetään tutkimuksen luotettavuus, tutkimuksen hyödyt toimeksiantajayritykselle ja mahdollisesti myös muille sisäkauppaa harjoittaville yrityksille sekä jatkotutkimusehdotuksia. Luvun lopussa käydään läpi itsearvionti opinäytetyöstä. Tutkimuksen johtopäätökset ja analysointi ovat tehty kuuden haastattelun ja yhden täydentävän haastattelun sekä teoreettisen viitekehysten pohjalta. Tutkimuksen johtopäätöksissä on hyödynnetty teoreettista viitekehystä myös teoriakytösten avulla.

### 7.1 Tutkimuksen johtopäätökset ja analysointi

Haastatteluiden tarkoituksena oli selvittää vastaus päätutkimuskysymykseen ”Mil-laisia vaikutuksia tavarantoivan vapaalla liikkuvuudella on vientiin Euroopan yhteisössä”. Tämän lisäksi vastausta etsittiin kahteen päätutkimuskysymyksestä johdettuun tutkimusongelmaan ”Mikä on tavarantoivan vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä?” sekä ”Miten vientiä harjoittava yritys voi mahdollisesti varautua tavarantoivan vapaan liikkuvuuden muutoksiin, rajoituksiin sekä uhkiin?” Kyseisiin kysymyksiin saatiin kattavasti vastauksia sekä syvempää tietoa asiantuntijahaastatteluiden avulla. Tutkimuksen tarkoituksena oli tuottaa toimeksiantajayritykselle sekä mahdollisesti myös muille sisäkauppaa harjoittaville yrityksille hyödyllinen tietopaketti tavarantoivan vapaan liikkuvuuden vaikutuksista sekä mahdollisista muutoksista Euroopan yhteisössä.

Yhteisökaupan sekä tavarantoivan vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä on hyvin suuri, etenkin pienille yrityksille. Tavarantoivan vapaa liikkuvuus mahdollistaa sujuvan sekä lähestulkoon esteettömän viennin Euroopan unionissa jäsenmaiden välillä. Lisäksi tavarantoivan vapaata liikkuvuutta pidetään Euroopan unionin kilpailuetuna maailmalla sekä katsotaan, että tavarantoivan vapaalla liikkuvuudella on ollut hyvin suuri merkitys jäsenmaiden kaupan kehittymiselle sekä laajentumiselle Euroopan unionissa. Tästä voidaan päätellä, että rajoitukset sekä muut uhkat tavarantoivan

vapaassa liikkuvuudessa vaikuttaisivat suuresti Euroopan yhteisöön ja sen jäsenmaiden vientiin sekä tuontiin. Nämä muutokset ja rajoitukset vaikuttaisivat mahdollisesti eniten pienten yritysten kauppaan jäsenmaiden välillä. Tavarahan vapaan liikkuvuuden erityisen suuri merkitys pienille yrityksille johtuu mahdollisesti siitä, että pienten yritysten kynnys lähteä kansainvälisille markkinoille Euroopan unionissa madaltuu huomattavasti tavarahan vapaan liikkuvuuden ansiosta.

Tekstiiliteollisuus sekä tekstiilivienti ovat kokeneet suuria muutoksia vuosikymmenten aikana. Tekstiiliteollisuus- sekä vienti ovat siirtyneet Suomesta sekä EU:sta vuosikymmenten saatossa suurimmaksi osaksi halvemman tuotannon maihin. Tämä johtuu pääasiallisesti pienemmistä työvoima- sekä raaka-ainekustannuksista. Euroopan unionin sekä Suomen vahvuus tekstiiliteollisuudessa on kuitenkin tuotteiden laatu sekä eettisyys. Kilpailu tekstiiliteollisuudessa on myös kovaa, mikä osaltaan hankaloittaa tekstiilivientiä EU:n alueella.

Tavarahan vapaan liikkuvuuden merkitys pohjautuu sen sisäkaupan vientiä ja tuontia helpottavaan sekä selkeyttävään aspektiin. Vientiä harjoittavan yrityksen on mahdollista viedä tuotteitaan Euroopan yhteisön jäsenmaihin vaivattomasti ilman tavarahan tullausta rajoilla. Tämä on mahdollista Euroopan unionin tulliliiton ansiosta.

Suurin Euroopan unionin yhteisökauppaa sekä tavarahan vapaata liikkuvuutta uhkaava tekijä on Iso-Britannian ero EU:sta, Brexit. Brexitin vaikutukset ovat vielä suurilta osin spekulatioita, sillä sen vaikutukset riippuvat paljolti Iso-Britannian sekä EU:n tekemästä sopimuksesta. Maaliskuussa 2017 Iso-Britannian parlamentti sekä kuningatar allekirjoittivat Brexit-lain, jonka mukaan Iso-Britannian on mahdollista aloittaa eroneuvottelut Euroopan unionin kanssa. Lisäksi maaliskuussa Iso-Britannia luovutti erokirjeensä Eurooppa-neuvostolle. Tämä tarkoittaa, että Iso-Britannia on virallisesti käynnistänyt eroprosessin Euroopan unionista. Iso-Britannian eroa koskevan huippukokouksen odotetaan alkavan huhtikuussa 2017.

Brexitin liittyvä suurin uhka tutkimustulosten perusteella on kuitenkin muiden Euroopan unionin jäsenmaiden seuraaminen. Tässä skenaariossa yhteisökaupan

sekä tavarahan vapaan liikkuvuuden lopullinen kaatumine olisi hyvin mahdollista, joskin kyseinen skenaario on hyvin epätodennäköinen. Tällä olisi kuitenkin perustavanlaatuisia vaikutuksia pienten sekä suurten yritysten vientiin Euroopan yhteisössä. Katsottiin myös, että rajojen sulkeutuminen voisi mahdollisesti nostaa tavarahan hintoja, johtuen viennin ja tuonnin vaikeutumisesta ja hidastumisesta sekä tavaroiden saatavuuden hankaloitumisesta.

Tämän lisäksi Euroopan unionin mahdollisen terrorismiuhkan vuoksi muutokset Schengenin sopimuksessa voisivat vaikuttaa tavarahan vapaaseen liikkuvuuteen pitkällä aikavälillä. Syyksi tähän selitettiin muun muassa erilaisia rajoituksia sekä tullivalvonnan tiukentumista ja tämän myötä mahdollisten salakuljetusjärjestelmien syntymistä tavarahan kuljettamiselle.

Lievempiä vaikutuksia katsottiin olevan tavarahan vapaan liikkuvuuden poistuminen Iso-Britannian rajoilta, jolloin vienti Iso-Britanniaan vaikeutuisi huomattavasti. Uhkakuvia Euroopan yhteisössä aiheuttivat myös erilaiset vapaakauppaneuvottelut, mutta näillä ei välttämättä olisi suuria vaikutuksia tavarahan vapaaseen liikkuvuuteen EU:ssa. Tämän lisäksi uhkana nähtiin Euroopan unionin jäsenmaiden erilaiset sisäpoliittiset, mahdollisesti kärjistyvät tilanteet, joilla edetessään saattaisi olla vaikutuksia Euroopan unionin kauppapolitiikkaan sekä sen myötä tavarahan vapaaseen liikkuvuuteen. Myös mahdolliset ulkopoliittiset tilanteet nähtiin haasteellisina. Ulkopoliittiset tilanteet voisivat osaltaan vaikuttaa kansainväliseen kauppaan Euroopan unionissa. Sisä- ja ulkopoliittiset tilanteet vaikuttaisivat kauppapolitiikkaan ja tavarahan vapaaseen liikkuvuuteen mahdollisesti esimerkiksi vaikeuttamalla tai rajoittamalla vientiä sekä tuontia Euroopan unionin jäsenmaissa.

Kyseisten uhkien vaikutuksiin on mahdollista varautua tutkimustulosten perusteella. Vientiä harjoittavan yrityksen on mahdollista varautua esimerkiksi Brexitin tuomiin vaikutuksiin muun muassa ennakoimalla etukäteen, tarkkailemalla tiiviisti maailman tapahtumia sekä reagoimalla nopeasti aikavälillä 2018–2019. Tällöin Brexitin vaikutukset alkaisivat mahdollisesti näkyä käytännössä. Yrityksen tulisi yleisesti muutoksiin varautuessaan ottaa huomioon ajankohtaiset sisä- sekä ulko-

poliittiset tapahtumat maailmalla yrityskumppaneidensa ja asiakkaidensa kanssa sekä sopimuksissaan koskien tulevaisuutta, etenkin jos yrityksellä on vientiä Iso-Britanniaan. Tuloksista voidaan siis päätellä, että tavaran vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä on todella suuri, ja että pienetkin muutokset Euroopan unionin sisä- ja ulkopoliitikassa sekä tavaran vapaassa liikkuvuudessa voivat vaikuttaa suuresti sisäkauppaan sekä vientiä harjoittaviin yrityksiin.

## 7.2 Teoriakytkökset

Jotta tutkimus olisi hyvä sekä validi, on tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen sekä johtopäätöksien ja analysoinnin oltava yhteneväisiä sekä niiden välillä on oltava korrelaatiota. Alla mainitaan tutkimuksessa esille tulleita teoriakytköksiä.

Johtopäätöksissä sekä analysoinnissa todetaan tavaran vapaan liikkuvuuden merkityksen olevan hyvin suuri Euroopan yhteisössä ja voisi sanoa merkityksen olevan erityisen suuri etenkin pienille yrityksille. Euroopan unionin sisäkaupan sekä tavaran vapaan liikkuvuuden mahdollistaa pääasiallisesti tulliliitto, jonka tärkeys EU:ssa on huomattavan suuri (Luku 2.2 sekä 2.5). Euroopan unionin tulliliiton tärkeys korostuu erityisesti tutkimustuloksissa sekä johtopäätöksissä sisäkaupan sekä tavaran vapaan liikkuvuuden mahdollistavana tekijänä.

Kuten tutkimustuloksissa ja johtopäätöksissä sekä teoriassa on käynyt ilmi, suurin uhkakuva Euroopan unionissa on Iso-Britannian ero EU:sta (Luku 2.5). Riippuen eron myötä tehtävästä sopimuksesta, on hyvin mahdollista, että Brexit vaikuttaa Euroopan unioniin sekä sen yhteismarkkinoihin. Vaikutukset ovat suurimmilta osin spekulatioita, mutta tulosten mukaan fakta on, että EU:n sisäkauppaa sekä vientiä, että tuontia Iso-Britanniaan harjoittavien yritysten on varauduttava eroon ja sen seurauksiin vuosina 2018–2019.

Myös tekstiiliteollisuudessa sekä tekstiiliviennissä on käyty läpi muutoksia Suomessa sekä Euroopan unionissa vuosien saatossa (Luku 2.1). Johtopäätöksistä kuitenkin käy ilmi, että tekstiiliteollisuus on myönteisistä muutoksista huolimatta siirtynyt suurimmilta osin halvemmän tuotannon maihin raaka-aine- sekä työvoim-

makustannusten vuoksi. Suomen sekä EU:n vahvuuksia tekstiiliteollisuudessa ovat kuitenkin pääasiallisesti tuotteiden eettisyyteen liittyvät näkökulmat sekä valmistettavien tuotteiden korkea laatu, joka osaltaan saattaa johtaa tuotteiden kysynnän nousuun tulevaisuudessa maailmalla. Voidaan siis katsoa, että teoria tukee saatuja tuloksia.

### **7.3 Tutkimuksen luotettavuus**

Tutkimuksen luotettavuutta on mahdollista mitata käyttäen pääasiallisesti reliabiliteettia ja validiteettia sekä myös tutkimuksen siirrettävyyttä sekä yleistettävyyttä. Myös tutkimuksen eettisyys on yksi tutkimuksen luotettavuuden mittareista.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on mahdollista osittain soveltaa reliabiliteetin sekä validiteetin käsitteitä. Reliabiliteetilla viitataan tutkimuksen analyysin yhtenäisyyteen sekä tulosten toistettavuuteen. Tutkimuksen validiteetilla viitataan aineiston analyysien pätevyteen. (Jyväskylän yliopisto 2010)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa olennaisinta on tarkastella tehdyn tutkimuksen totuudenmukaisuutta sekä vakuuttavuutta. Kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä suoritettujen tutkimusten tulokset täytyvät olla ei-sattumanvaraisia sekä tutkimuksessa käytettyjen menetelmien avulla on pystyttävä tutkimaan sitä, mitä tutkimuksessa oli tavoitteena tutkia. Tutkimuksessa sovellettujen käsitteiden on oltava yhdenmukaisia aineiston sekä tutkimusongelman kanssa. (Jyväskylän yliopisto 2010)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa validiteetilla tarkoitetaan tehdyn tutkimuksen pätevyttä. Tällä tarkoitetaan tutkimuksen kykyä tutkia tutkittavaa ilmiötä riittävän perusteellisesti sekä tuloksellisesti. (KvantiMOTV 2008)

Tutkimuksen luotettavuuden eli reliabiliteetin sekä validiteetin katsottiin haastatteluiden sekä tutkimustulosten analysoinnin jälkeen olevan johdonmukaisia sekä luotettavia. Haastateltavien henkilöiden katsottiin olevan asiantuntijoita omilla aloillaan, joka lisää luotettavuuden määrää tutkimuksessa. Tutkimuksen katsottiin

siis olevan johdonmukainen sekä mahdollisesti toistettavissa oleva samoin tuloksin käyttäen laadullista tutkimusmenetelmää. Tämän lisäksi tutkimustuloksissa havaittiin selkeää saturaatiota eli ns. kylläntymispisteitä, jonka vuoksi katsottiin, että lisähaastattelut eivät olisi tuottaneet tutkimukselle enempää uutta tietoa.

#### **7.4 Toimeksiantajan kokema hyöty ja jatkotutkimusehdotukset**

Toimeksiantajan mielipide opinnäytetyöstä oli myönteinen. Teoreettisessa viitekehyksessä oli paljon uutta tietoa, josta on hyötyä toimeksiantajayritykselle. Toimeksiantaja käyttää opinnäytetyötä käsikirjana Euroopan yhteisön sisäkaupasta sekä ulkokaupasta.

Tutkimuksen empiirinen osuus oli myös toimeksiantajalle tärkeä. Euroopan yhteisön sisäkauppaa harjoittavana yrittäjänä toimeksiantajan oli tärkeää kuulla yhteisiä mielipiteitä sekä näkemyksiä haastatteluissa. Tutkimuksesta on hyötyä tulevaisuudessa, riippuen toki Euroopan yhteisön tulevaisuudesta sekä muutoksista. Toimeksiantajan oli hyvä tietää Euroopan unionin mahdollisista uhkista sekä ns. haavoittuvuudesta tavarahan vapaan liikkuvuuden saralla. Toimeksiantajan mielestä tavarahan vapaan liikkuvuuden merkitys Euroopan yhteisössä oli hyvin suuri, etenkin pienille yrityksille, jolloin tutkimuksen merkitys korostuu entisestään. Opinnäytetyön tutkimuksesta on hyötyä myös, jos toimeksiantajan yritys alkaa tulevaisuudessa viedä tuotteitaan Iso-Britanniaan.

Opinnäytetyöstä on hyötyä myös muille Euroopan unionin sisäkauppaa harjoittaville yrityksille. Vientiä EU-alueella harjoittavan yrityksen on hyvä tietää mahdollisista muutoksista sekä uhkista tavarahan vapaassa liikkuvuudessa. Yhteisökauppaa harjoittavan yrityksen on myös hyvä tietää, kuinka yrityksen on mahdollista varautua kyseisiin muutoksiin sekä millä aikavälillä. Opinnäytetyötä ja sen tutkimusta on mahdollista käyttää käsikirjana sisä- ja ulkokaupasta, tavarahan vapaasta liikkuvuudesta sekä niiden muutoksista.

Tutkimuksen aikana havaitsin mahdollisia mielenkiintoisia jatkotutkimusehdotuksia opinnäytetyölle. Opinnäytetyöstä ”Tavarahan vapaa liikkuvuus Euroopan yhteis-

sössä” olisi mahdollista toteuttaa jatkotutkimus liittyen tutkimustuloksissa sekä johtopäätöksissä ilmi tuodun Brexit-uhkan etenemiseen sekä lopullisiin vaikutuksiin, kun Iso-Britannian ja Euroopan unionin välinen sopimus on tehty. Tämän lisäksi jatkotutkimus Schengenin sopimuksen päättymisen vaikutuksista tavarantoiminnan vapaaseen liikkuvuuteen voisi olla mahdollinen ja mielenkiintoinen.

### **7.5 Opinnäytetyön itsearviointi**

Opinnäytetyö on ollut antoisa projekti, joka on pysynyt minulle mielenkiintoisena koko sen kirjoittamisen ajan. Olen oppinut paljon kokonaismittaisen projektin tekemisestä sekä erityisesti aikatauluttamisesta. Aikatauluni opinnäytetyön tekemisessä on ollut kohtuullisen joustava ja olen saanut pidettyä siitä hyvin kiinni.

Haastetta opinnäytetyön kirjoittamiseen on tuonut työn yhdistäminen kirjoitusprosessiin. Haastavinta opinnäytetyössä olivat tutkimuskysymysten rajaaminen sekä haastatteluiden aikatauluttaminen ja litterointi. Olen kuitenkin tyytyväinen erityisesti tutkimukseni tuloksiin. Asiantuntijahaastattelut toivat tutkimukseen mielenkiintoista sekä luotettavaa tietoa tavarantoiminnan vapaasta liikkuvuudesta Euroopan yhteisössä.

Olen tyytyväinen opinnäytetyön teoreettiseen viitekehykseen, joka mielestäni tukee hyvin empiiristä tutkimusta. Erityisen tyytyväinen olen kuitenkin haastatelluun osallistuneiden haastateltavien laatuun sekä määrään. Sain tutkimukseen tarvittavat vastaukset ja niistä johdettua validit tutkimustulokset sekä johtopäätökset opinnäytetyölleni.

Tutkimuksen toimeksiantaja on myös ollut hyvin mukana opinnäytetyön tekemisessä ja tukenut aiheen tutkimista projektin alusta asti. Opinnäytetyön pääasiallisena tarkoituksena on olla kattava tietopaketti Euroopan unionin sisäkauppaa harjoittavalle toimeksiantajalle, josta tulevaisuudessa voisi mahdollisesti olla hyötyä.

## LÄHTEET

Business Dictionary. 2016. International trade. Viitattu 4.6.2016.  
<http://www.businessdictionary.com/definition/international-trade.html>

Elinkeinoelämän keskusliitto. 2010. Tavaroiden vapaa liikkuvuus. Viitattu 5.6.2016. [http://pda.ek.fi/www/fi/sisamarkkinat/tavaroiden\\_vapaa\\_liikkuvuus.php](http://pda.ek.fi/www/fi/sisamarkkinat/tavaroiden_vapaa_liikkuvuus.php)

Euroopan parlamentti. 2016. Poliisiyhteistyö. Viitattu 4.7.2016.  
[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.12.7.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.12.7.html)

Eurooppatiedotus. Ulkoasiainministeriö. 2013. Schengen. Viitattu 7.6.2016.  
<http://eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=269887&contentlan=1&culture=fi-FI>

Eur-Lex. 2007. Yhteisön tullikoodeksi. Viitattu 22.6.2016. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=URISERV%3A111010>

Eur-Lex 2009 a. Schengen-alue ja yhteistyö. Viitattu 5.6.2016. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=URISERV%3A133020>

Eur-Lex 2009 b. Schengenin säännösten sisällyttäminen osaksi EU:ta. Viitattu 6.6.2016. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=URISERV%3A133020>

Eur-Lex. 2014. Yhdistetty nimikkeistö, yhteinen tullitariffi sekä EU:n yhtenäistetty tariffi TARIC. Viitattu 7.6.2016. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=URISERV%3A111003>

Eur-Lex. 2015. EU:n yhteinen arvonlisäverojärjestelmä. Viitattu 4.6.2016.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=URISERV%3A131057>

European Commission 2016 a. Textiles and clothing in the EU. Viitattu 10.11.2016. [https://ec.europa.eu/growth/sectors/fashion/textiles-clothing/eu\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/fashion/textiles-clothing/eu_en)



European Commission 2016 b. Leather industry. Viitattu 10.11.2016.  
[https://ec.europa.eu/growth/sectors/fashion/leather\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/fashion/leather_en)

Finlex. 2013. Valtiosopimussanasto. Viitattu 28.6.2016.  
<http://www.finlex.fi/data/muut/valtiosopimussanasto.pdf>

Finnpartnership. 2017. Exporting to Finland. Tuonnin sääntely. Viitattu 9.6.2016.  
[http://www.finnpartnership.fi/www/fi/exporting\\_to\\_finland/Tuonnin\\_saantely/GSP/index.php](http://www.finnpartnership.fi/www/fi/exporting_to_finland/Tuonnin_saantely/GSP/index.php)

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Hämeenlinna. Kariston Kirjapaino Oy.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattson, M., Ollikainen J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Vantaa. Hansaprint Oy.

Joutsamo, K., Aalto, P., Kaila, H. & Maunu, A. 2000. Eurooppaoikeus. Kolmas, uudistettu painos. Jyväskylä. Gummerus Kirjapaino Oy.

Jyväskylän yliopisto. 2010. Tutkimuksen toteuttaminen. Viitattu 1.3.2017.  
<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/tutkimusprosessi/tutkimuksen-toteuttaminen>

Jyväskylän yliopisto. 2015. Laadullinen tutkimus. Viitattu 20.9.2016.  
<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Jyväskylän yliopisto. 2016. Tutkimusmenetelmät- ja aineistot. Viitattu 20.9.2016.  
<https://koppa.jyu.fi/avoimet/kirjasto/kirjastotuutori/aihehaku-tutkimusprosessissa/menetelmatietoa-ja-palveluja>

Kaleva. 2014. EU-maat: Rajatarkastuksiin tulossa raju kiristys Schengen-alueella. Viitattu 25.10.2016. <http://www.kaleva.fi/uutiset/ulkomaat/eu-maat-rajatarkastuksiin-tulossa-raju-kiristys-schengen-alueella/678910/>

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä. Tampereen Yliopistopaino Oy. Juvenes Print.

Kauppapolitiikka. Kansainvälisen kaupan aikakauslehti. 2016, 3/16. Lähteekö Iso-Britannia EU:sta sovulla? Viitattu 21.10.2016. <http://kauppapolitiikka.fi/kauppaneuvottelut/lahteeko-iso-britannia-eusta-sovulla/>

KvantiMOTV. 2008. Mittaaminen: Mittaamisen luotettavuus. Viitattu 1.3.2017. <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/mittaaminen/luotettavuus.html#validiteetti>

Logistiikan maailma 2016 a. Yhteisökauppa eli sisäkauppa. Viitattu 27.5.2016. [http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Yhteis%C3%B6kauppa\\_eli\\_sis%C3%A4kauppa](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Yhteis%C3%B6kauppa_eli_sis%C3%A4kauppa)

Logistiikan maailma. 2016 b. Huolitsija ja tullaustoiminta. Viitattu 4.6.2016. [http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija\\_ja\\_tullaustoiminta](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija_ja_tullaustoiminta)

Logistiikan maailma. 2016 c. Tullietuuskohtelu. Etuuskohtelun edellytykset. Kehityskaa kohtelut. GSP. Viitattu 9.6.2016. [http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tullietuussopimukset#GSP-Etuuskohtelun\\_edellytykset\\_28GSP.2C\\_kehityskaa kohtelut.2C\\_General\\_System\\_of\\_Preferences.29](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tullietuussopimukset#GSP-Etuuskohtelun_edellytykset_28GSP.2C_kehityskaa kohtelut.2C_General_System_of_Preferences.29)

Logistiikan maailma. 2016 d. Tulliyhteistyö. Euroopan unioni. Viitattu 1.7.2016. [http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tulliyhteisty%C3%B6\\_-\\_Euroopan\\_unioni](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tulliyhteisty%C3%B6_-_Euroopan_unioni)

Melin, K. 2003. Ulkomaankaupan tekniikka. Toinen painos. Vaasa. Vaasan yliopisto.

Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. 1. painos. Helsinki. Multikus-tannus Oy.

Tilastokeskus. 2016 a. Teoreettinen viitekehys. Viitattu 8.9.2016.  
<https://tilastokeskus.fi/virsta/tkeruu/02/03/>

Tilastokeskus. 2016 b. Laadullisen ja määrällisen tutkimuksen erot. Viitattu 21.9.2016. <https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/01/07/>

Tilastokeskus. 2016 c. Teemahaastattelu. Viitattu 26.9.2016.  
<https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/04/03/>

Tulli. 2011. Vientirajoitukset. Viitattu 13.6.2016.  
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vientirajoitukset/index.jsp>

Tulli. 2014 a. EU:n tulli- ja veroalue. Viitattu 8.6.2016.  
[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/termit\\_selviksi/tulli\\_ja\\_veroalue/](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/tulli_ja_veroalue/)

Tulli. ,2014 b. EU-, ETA-, EFTA- ja Schengen-maat. Viitattu 5.6.2016.  
[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/termit\\_selviksi/EU\\_Eta\\_Efta\\_Schengen/](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/EU_Eta_Efta_Schengen/)

Tulli. 2015 a. Vienti. Viitattu 4.6.2016. <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/>

Tulli. 2015 b. Etuuskohtelut. Alenna kustannuksia. Viitattu 9.6.2016.  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/alenna\\_kustannuksia/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/alenna_kustannuksia/index.jsp)

Tulli. 2015 c. Matkailijat. Muuttajat. Viitattu 13.6.2016.  
[http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/matkailijat\\_muuttajat/](http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/matkailijat_muuttajat/)

Tulli. 2015 d. Tulliviesti. Tullilainsäädännön uudistus. Viitattu 28.6.2016.  
[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/julkaisut\\_ja\\_esitteet/tulliviesti/2014/AJuttu\\_6\\_2015\\_UCC/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/tulliviesti/2014/AJuttu_6_2015_UCC/index.jsp)

Tulli. 2015 e. AEO-omavalvonta. Viitattu 1.7.2016.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/AEO/aeo\\_omavalvonta/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/aeo_omavalvonta/index.jsp)

Tulli. 2016 a. Tuonti. Viitattu 4.6.2016. <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/>

Tulli. 2016 b. Vienti ja etuuskohtelut. Viitattu 7.6.2016.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuuskohtelut/index.jsp>

Tulli. 2016 c. CN-ryhmät. Ryhmät 41–43. Viitattu 11.3.2017.

<http://tulli.fi/documents/2912305/3680063/Jakso%20VIII,%20Ryhm%C3%A4t%2041-43/6423f892-6872-4b5f-b9ca-4bb7e551dfb3?version=1.1>

Tulli. 2016 d. Etuuskohtelut kehitysmaille. Tullietuuksia. Viitattu 9.6.2016.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/kehitysmaille\\_tullietuuksia/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/kehitysmaille_tullietuuksia/index.jsp)

Tulli. 2016 e. Tulli tutuksi. Yhteistyö. Viitattu 28.6.2016.

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/yhteistyö/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/yhteistyö/index.jsp).

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2016. Tavaroiden ja palveluiden vapaa liikkuvuus.

Viitattu 5.6.2016.

[https://www.tem.fi/kuluttajat\\_ja\\_markkinat/tavaroiden\\_ja\\_palvelujen\\_vapaa\\_liikkuvuus/tavaroiden\\_vapaa\\_liikkuvuus](https://www.tem.fi/kuluttajat_ja_markkinat/tavaroiden_ja_palvelujen_vapaa_liikkuvuus/tavaroiden_vapaa_liikkuvuus)

Yrittäjät. 2014. Sisämarkkinakauppa. Viitattu 4.6.2016.

<http://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/kansainvalistyminen/opas-kansainvalistymiseen/sisamarkkinakauppa-318808#>

Yrittäjät. 2015. Käytännön tullaustoimet tuonnissa. Viitattu 13.6.2016.

<https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/kansainvalistyminen/opas-kansainvalistymiseen/kaytannon-tullaustoimet-tuonnissa-318913#>

## LIITE 1

## Kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä toteutettu teemahaastattelu

*Tavarán vapaa liike Euroopan yhteisössä*

## 1. TAUSTA:

1. Ala?
2. Tehtävänimike?
3. Kuinka kauan olet toiminut alalla?
4. Hoidatko vientiä vai tuontia EU:ssa? Mihin maihin?
5. Onko sinulla kokemusta tekstiilialalta? Millaista?

## 2. YHTEISÖKAUPPA:

6. Kuinka monta vuotta sinulla on kokemusta yhteisökaupasta?
7. Kuinka yhteisökauppa ja tavarán vapaa liike on toiminut Euroopan yhteisössä?
8. Millainen merkitys tavarán vapaalla liikkeellä mielestäsi on yhteisökaupassa ja EU:ssa?
9. Onko yhteisökaupassa tulossa muutoksia? Millaisia?
10. Koetko, että yhteisökaupassa on haasteita tai uhkia? Millaisia?
11. Miten kuvailisit tekstiilivientiä EU:n alueella ja yhteisökaupassa? Kerro lyhyesti.
12. Onko Brexitillä vaikutusta tavarán vapaaseen liikkeeseen yhteisökaupassa? Millaisia?

## 3. ULKOKAUPPA:

13. Onko sinulla kokemusta ulkokaupasta? Millaista?
14. Onko sinulla kokemusta tekstiiliteollisuudesta ulkokaupassa? Millaista?
15. Millaisena koet tullauksen ulkokaupassa?

16. Onko tullietuussopimuksilla vaikutuksia tekstiiliteollisuuteen? Millaisia?
  17. Miten koet TARIC:in (yhteisen tullitariffin) toimineen ulkokaupassa?
  18. Koetko, että uudistuneesta tullikoodeksista on ollut hyötyä? Millaista?
  19. Onko EU:n tulliyhteistyöstä ollut hyötyä ulkokaupassa? Millaista?
  20. Helpottaako EU:n tulliyhteistyö tavaran liikkuvuutta ulkokaupassa? Miten?
4. MITEN YRITYKSET VOIVAT VARAUTUA MAHDOLLISIIN MUUTOKSIIN:
21. Oletko tullin asiakas?
  22. Millaisena koet ihmisten ja työntekijöiden vapaan liikkuvuuden? Vaikuttaako se tavaran vapaaseen liikkeeseen?
  23. Onko vapaakauppa-alueessa tulossa muutoksia? Entä haasteita tai uhkia?
  24. Vaikuttavatko muutokset Schengenin sopimuksessa tavaran vapaaseen liikkeeseen? Miten?
  25. Onko yrityksen mahdollista varautua muutoksiin tavaran vapaassa liikkeessä? Miten?

Kiitos vastaamisesta!

## LIITE 2

Theme interview conducted using the qualitative research method

*The free movement of goods within the European Community*

1. BACKGROUND:
  1. Line of business?
  2. Job title?
  3. How long have you been working in the field?
  4. Do you do exports or imports in the EU? To which countries?
  5. Do you have experience in the textile sector? What kind of experience?
  
2. COMMUNITY TRADE:
  6. How many years of experience do you have in the European Community trade?
  7. How has the Community trade and the free movement of goods been working in the European Community?
  8. What kind of importance does the free movement of goods have in the Community trade and in the EU?
  9. Will there be changes in the Community trade? What kind of changes?
  10. Do you think that there are any challenges or threats in the Community trade? If so, what kind of challenges or threats?
  11. How would you describe the textile exports in the EU and in the Community trade? Tell briefly.
  12. Does Brexit have impacts on the free movement of goods in the Community trade? If so, what kind of impacts?
  
3. FOREIGN TRADE:
  13. Do you have experience of foreign trade? What kind of experience?
  14. Do you have experience of the textile sector in foreign trade? What kind of experience?

15. How do you experience the customs operations in foreign trade?
  16. Do preferential tariff agreements have impacts on the textile sector?  
What kind of impacts?
  17. How do you feel that the TARIC (Common Customs Tariff) has worked in foreign trade?
  18. Do you feel that the renewed Customs Code has been useful? If so, how?
  19. Has the EU customs cooperation been useful in foreign trade? If so, how?
  20. Does the EU customs cooperation facilitate the movement of goods in foreign trade? How?
4. HOW CAN COMPANIES PREPARE FOR POSSIBLE CHANGES:
21. Are you a customer of the customs?
  22. How do you experience the free movement of people and employees?  
Does it affect the free movement of goods?
  23. Are there going to be changes in the free-trade area? What are the challenges or threats?
  24. Do the changes in the Schengen agreement affect the free movement of goods? If so, how?
  25. Is it possible for a company to prepare for changes in the free movement of goods? If so, how?

Thank you for answering!