

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketoiminnan logistiikka

2022

Benjamin Rinne, Aleksi Äärilä

BREXITIN VAIKUTUS VIENTIHUOLINTAAN



Opinnäytetyö (AMK) | Tiivistelmä

Turun ammattikorkeakoulu

Liiketoiminnan logistiikka

2022 | 40

Benjamin Rinne, Aleksi Äärilä

BREXITIN VAIKUTUS VIENTIHUOLINTAAN

[Click here to enter text.](#)

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin vaikutuksia, joita Iso-Britannian eroaminen Euroopan unionista on aiheuttanut toimeksiantajayrityksen vientihuolintaan. Aluksi aiheesta kerrotaan lisää taustojen avulla sekä kertomalla itse toimeksiantajayrityksestä. Tämän jälkeen pohjustetaan varsinaista aihetta kertomalla teoreettista tietoa Euroopan unionin sisä- ja ulkokaupasta, Brexitistä sekä vientihuolinnasta. Käytännön osuudessa käsitellään Brexitistä syntyneitä vaikutuksia sekä siihen liittyviä haasteita. Lisäksi tarkastellaan, miten Brexit on vaikuttanut Iso-Britanniaan lähtevien vientilähetysten määrään.

Opinnäytetyön toteutuksessa hyödynnettiin henkilökohtaisia kokemuksia, tehtyjä haastatteluja sekä ammatillisia lähteitä. Näiden ohella työssä käytettiin toimeksiantajayrityksen tarjoamia tilastoja. Haastattelut olivat sekä suullisia että kirjallisia. Lopputuloksena saatiin käytännöllistä tietoa Brexitin vaikutuksista toimeksiantajayrityksen vientiin liittyen, ja millä tavalla se on vaikuttanut yrityksen vientihuolitsijan työhön.

Asiasanat:

vientihuolinta, Brexit, tullaus

Bachelor's Thesis | Abstract

Turku University of Applied Sciences

Business Logistics

2022 | 40

Benjamin Rinne, Aleksi Äärilä

THE IMPACT OF BREXIT ON EXPORT FORWARDING

[Click here to enter text.](#)

In this thesis it was examined what were the effects of Great Britain's resignation from European union concerning employer's export forwarding. Firstly, topic is being told with backgrounds, with the addition of general information about the employer. After this, the topic was underlaid by telling, about European union's internal and external trade, export forwarding and Brexit in general. The practical part of the thesis addresses effects which Brexit has caused and the challenges that came along with it. Additionally, it is being examined how Brexit impacted employer's export consignments quantitatively.

Personal experience, made interviews, and several professional sources were used in the implementation of this thesis. Besides these, employer also offered their statistics. Interviews were both spoken and written. As a result, practical information about Brexit's impact for export forwarding was obtained and how it affected export forwarder's work.

Keywords:

export forwarding, Brexit, customs clearance

Sisältö

Käytetyt lyhenteet tai sanasto	6
1 Johdanto	7
2 EU:n sisä- ja ulkokauppa	9
2.1 EU:n sisäkauppa	9
2.1.1 Sisäkaupan tilastointi	10
2.1.2 Yhteisömyynti	10
2.1.3 Yhteisöhankinta	11
2.2 EU:n ulkokauppa	11
3 Brexit	14
3.1 Siirtymäkausi	15
3.1.1 Siirtymäkauden jälkeen	16
3.2 Brexitin vaikutukset EU:lle	16
3.2.1 Muita vaikutuksia	17
3.3 Vienti Isoon-Britanniaan	18
4 Vientihuolinta	20
4.1 Vientitullaus prosessin kuvaus	20
4.2 Vientimenettelyt	22
4.2.1 Suora vienti	22
4.2.2 Epäsuora vienti	23
4.2.3 Ulkoinen jalostus	23
4.2.4 Jälleenvienti	24
4.2.5 Passitus	24
4.3 Tullinimikkeistö	25
4.4 Toimituslausekkeet	26
4.5 Vientirajoitukset	27
5 Brexitin vaikutukset vientihuolintaan	29
5.1 Brexitin vaikutus vientilähetysten määrään	30

5.1.1 Brexitin vaikutus Iso-Britannian vientilähetysten prosessiin	31
5.2 Brexitin vaikutus vientihuolitsijan työpäivään	33
6 Yhteenveto	35
Lähteet	37

Liitteet

Liite 1. GLS-Finlandin toimitusjohtajan sähköpostihaastattelu

Kuvat

Kuva 1. Iso-Britannian vientilähetysten prosessikuvaus ennen Brexitiä ja Brexitin jälkeen. (Shipment to the UK after Brexit 2020.)	33
--	----

Taulukot

Taulukko 1. EU:n merkittävimmät kauppakumppanit. (Eurostat 2022.)	13
Taulukko 2. Suomen ja Britannian välinen tavarakauppa. (Tulli2021d.)	19
Taulukko 3. Tulli-ilmoituksen käyttö vientietuustilanteessa (Logistiikan maailma 2022f.)	22

Kaaviot

Kaavio 1. Gls-Finlandin vientilähetykset maittain ennen Brexitiä vuonna 2020.	31
Kaavio 2. Gls-Finland Oy:n tullattavien vientilähetysten kasvu.	31
Kaavio 3. Gls-Finlandin Iso-Britannian vientilähetysten kasvu.	32

Käytetyt lyhenteet tai sanasto

CN-nimikkeistö	Vienti-ilmoituksissa ja sisäkaupan tilastoinnissa käytettävä 8-numeroinen koodi. (Tulli 2021p).
EAD	Viennin saateasiakirja (Tulli 2021m).
HS-nimikkeistö	Kansainvälinen kauppatavaroiden tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmä. (Tulli 2021o).
Incoterms	Toimituslauseke, joka määrittelee lähetyksen kustannusten jakautumisen myyjän ja ostajan välillä. (Logistiikan maailma 2022g).
MRN-viite	Tunnus, jonka tulli antaa hyväksytyyn tullilmoituksen jälkeen. (Tulli 2021m).
Sisäkauppa	EU:n sisällä tapahtuva kaupankäynti. (Logistiikan maailma 2022h).
Ulkokauppa	Kolmansien maiden kanssa harjoitettava kaupankäyntiä. (Logistiikan maailma 2022i).
EORI-numero	Tunnistenumero, jonka avulla tuojat, viejät ja muut taloudelliset toimijat rekisteröidään ja tunnistetaan. (Tulli 2021j).

1 Johdanto

Opinnäytetyön tarkoituksena on kertoa toimeksiantajayritykselle syntyneistä vaikutuksista Yhdistyneen Kansakunnan EU:sta eroamisen seurauksena. Teoriaosuudessa pohjustetaan keskeisiä tietoja tähän liittyen. Käsittelyssä on EU:n sisä- ja ulkokauppa, itse Brexit sekä vientihuolintaan liittyvät keskeiset asiat. Esille nousee toimenpiteitä, joita toimeksiantajayrityksen on täytynyt tehdä Brexitin myötä, ja miten se on muuttanut vientihuolitsijan työtä itsessään. Myös tämän seurauksena syntyneitä uusia haasteita nostetaan esille. Tavoitteena on saada lisää tietoa aiheeseen liittyen, jota voitaisiin hyödyntää mahdollisesti myöhemmin. Täten vastaavanlaisiin tapahtumiin olisi helpompaa valmistautua tulevaisuudessa. Brexit on vielä melko tuore aihe, joten sen vaikutukset jatkuvat vielä pitkään ja siitä syntyviin toimenpiteisiin totuttelemisen vie oman aikansa. Vuoden 2021 alussa Brexit pantiin täysin käytäntöön, joten siitä lähtien vaikutukset vientihuolintaan alkoivat, koska kaikki viennit Iso-Britanniaan oli tästä eteenpäin tullattava. Opinnäytetyö on tehty vuoden 2022 keväällä, joten Brexitin vaikutuksista on täten saatu jo kattavampi näkemys.

Opinnäytetyössä keskitytään nimenomaan toimeksiantajayrityksen vientihuolintaan. Täten tuontia ei käsitellä juuri lainkaan. Pääasiallisena tutkimusmenetelmänä toimii haastattelut. Lisäksi tutkimus on osaltaan määrällinen, koska työssä tutkitaan viennin määriä tilastojen ja raportoinnin avulla. Apuna toimii myös kokemus yrityksen työntekijöinä, jonka avulla haastatteluihin on saatu keskeisiä asioita aiheeseen liittyen. Työssä on hyödynnetty yrityksen raportoinnin ja tilastojen lisäksi laajasti esimerkiksi tullin sivuilta löytyvää kattavaa materiaalia. Opinnäytetyön aihe valikoitui töiden ohessa, sillä Brexit vaikutti vientihuolintaan merkittävällä tavalla. Samalla kehittyi idea, että tästä aiheesta saisi tehtyä hyödyllisen opinnäytetyön.

Toimeksiantajayrityksenä toimii suomalainen pakettipalveluita tarjoava yritys General Logistics Systems Finland Oy, jonka toimialoja ovat muun muassa kuljetukset, logistiikka, huolinta ja lähettipalvelut. Yrityksen toimipiste sijaitsee Turussa ja työntekijöitä siellä on 20–30 kappaletta. Logistiikan keskeiset osa-

alueet ovat suuressa osassa yrityksen toimintaa sekä luonnollisesti myös tässä opinnäytetyössä. Henkilökohtaista kokemusta toimeksiantajayrityksestä on kertynyt vuoden 2021 alusta lähtien, kun Brexitin siirtymäkausi tuli loppuunsa ja vientitullausten tekeminen Iso-Britanniaan sai alkunsa. GLS-Finland on Britannialaisen Royal Mailin omistama tytäryhtiö. General Logistics harjoittaa toimintaansa yhteensä 41 eri maassa yhdessä alihankkijoidensa kanssa. Yrityksellä on ympäri Eurooppaa noin 1500 terminaalia ja se toimittaa noin 840 miljoonaa pakettia vuosittain niin yrityksille kuin yksityishenkilöille.

2 EU:n sisä- ja ulkokauppa

Tämä luku käsittelee EU:n sisä- ja ulkokauppaa, jossa käydään läpi, että minkälaisia säännöksiä sekä asetuksia Euroopan unionin sisä- ja ulkokauppaan sisältyy. Luvussa myös selitetään, mitä tavaroiden vapaalla liikkuvuudella tarkoitetaan sekä miten yhteistä kauppapolitiikkaa sovelletaan kolmansiin maihin. Tarkoituksena on kertoa, miten EU:n sisäkauppa eroaa ulkokaupasta.

2.1 EU:n sisäkauppa

Yhteisökaupalla tarkoitetaan EU:n sisäkauppaa, jossa tavarat, kuljetukset, rahoituspalvelut, pääoma, informaatio- ja audiovisuaaliset palvelut sekä ihmisten liikkuminen on vapaata. Sisäkauppaa käydään muiden EU maiden kanssa yhteisten sisämarkkinasäännöin. EU jäsenten keskinäisessä kaupankäynnissä tullit on poistettu kokonaan, eikä tavarihin sovelleta alkuperäissääntöjä. Kaupankäynti on suurta Euroopan unionin jäsenmaiden kesken, koska yli 70 % Suomen ulkomaankaupasta tapahtuu Euroopan unionin jäsenmaiden kanssa. Tämä on merkittävästi vähentänyt tuonti- ja vienti-ilmoitusten lukumääriä. (Logistiikan maailma 2022a.)

Sisämarkkina-alueella tavaroiden liikkuvuus on täysin vapaata sekä verotus- valvonta- ja tarkastustoimenpiteet EU:n valtioiden rajoilla ovat kiellettyjä EU:n sisäisessä tavaroiden liikkumisessa. Jäsenvaltioiden rajoilla vaaditaan kuitenkin yhtenäistä kohtelua ulkoisessa viennissä sekä tuonnissa, jotta tavaroiden sisäinen liikkuvuus olisi mahdollista. (Finlex 2022). Tavaroiden vapaan liikkumisen edellytys on, että tavarat on joko unionissa tuotettua, tai tuontitullattu unioniin, eli luovutettu vapaaseen liikkeeseen. Tavarat on voitava todistaa unionin tavaraksi, joko SAD-lomakkeella tai jollakin muulla hyväksytyllä asiakirjalla, esimerkiksi kauppalaskulla tai varustamon tavaraluettelolla. Asiakirja tarvitsee kuitenkin vahvistaa tullilta, mikäli unionitavaroiden yhteisarvo on yli 15000 euroa. Jos arvo on alle edellä mainitun summan, tullin vahvistusta ei tarvita. (Tulli 2021a.)

2.1.1 Sisäkaupan tilastointi

Euroopan yhteisen talousalueen sisällä tehdyt kaupat tilastoidaan intrastat-järjestelmän kautta, josta tullilaitos kerää tiedot ja välittää ne tilastoviranomaisen Eurostatin käyttöön. Useassa EU:n maassa tilastot kerää tilastoviranomainen, joka välittää tiedot Eurostatin käyttöön. Tavaroiden tuonti sekä vienti tilastoidaan ainoastaan EU:n sisämarkkina-alueella, palvelujen kauppaa tilastointi ei koske. Tilastovelvollisia ovat arvonlisäverovelvolliset yritykset ja yhteisöt, mutta poikkeuksena matalan liikevaihdon omaavat sisäkaupan toimijat on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta. Tämän takia joka vuosi määritetään uusi tilastointiraja liittyen yhteisömyynnin ja yhteisöhankinnan arvoihin. Arvorajat tällä hetkellä ovat Suomessa viennissä 500.000 euroa ja tuonnissa 550.000 euroa. Postimyyntiä Suomeen yksityishenkilöille suorittavan yrityksen tulisi rekisteröityä alv-velvolliseksi, jos myynti ylittää vuodessa 35 000 euron rajan sekä myöskin yrityksen on annettava tilastointi-ilmoitukset, mikäli myynti ylittäisi Suomessa säädetyt arvorajat. (Logistiikan maailma 2022b.)

2.1.2 Yhteisömyynti

Yhteisömyynnillä tarkoitetaan tavaran myyntiä toiseen Euroopan Unionin jäsenmaahan. Myynti EU:n sisällä on verotonta, jos myynti tapahtuu arvonlisäverovelvolliselle yritykselle EU:n sisällä. Myyjän ei tarvitse maksaa veroja yhteisömyynnistä lähtömaahan, mikäli ostajalla on toisessa maassa voimassa oleva alv-numero, mihin ostaja tilittää verot ostamistaan tavaroista. Ostajan ei tarvitse välttämättä olla rekisteröitynyt samaan EU-maahan, johon mydyt tavarat on tarkoitus toimittaa. Verottomuuden vaatimuksena on, että:

- Molemmilla EU:n sisällä sijaitsevilla yrityksillä on voimassa oleva alv-numero.
- Ostajan täytyy olla arvonlisäverovelvollinen muussa EU-maassa kuin Suomessa.
- Tavarat kuljetetaan Suomesta muuhun EU-maahan

Mikäli myynnin verottomuuden vaatimukset eivät täyty, verot joudutaan maksamaan tavaroiden myynnistä myyjän kotimaahan. (Verohallinto 2022a.)

2.1.3 Yhteisöhankinta

Tavaroiden yhteisöhankinnalla tarkoitetaan tavaran vastikkeellista hankintaa toisesta EU:n jäsenmaasta. Lähtökohtaisesta yhteisöhankinnan edellytykset täytyvät, kun tavara hankitaan toisesta EU-maasta, mistä tavara kuljetetaan ostotoimeksiannon tehneelle yritykselle. Tavaralla ei tarvitse aina välttämättä päätyä siihen EU-maahan mistä hankinta on tehty, vaan tavara voidaan kuljettaa johonkin toiseen EU-maahan, kuin ostotoimeksiantajan kotimaahan. Edellytyksenä on, että hankinnassa on käytetty hankinnan tehneen yrityksen kotimaista alv-numeroa, jotta verot voidaan maksaa hankinnan tehneen yrityksen kotimaahan. Riskinä on kuitenkin, että verot voi joutua maksamaan kaksinkertaisesti, jos verot maksetaan ostajan kotimaahan, eikä tavaran päättymisvaltion. Riskin välttämiseksi tulisi ostajan todistaa verotus päätöksellä, että tavaroista on maksettu verot. (Verohallinto 2022b.)

2.2 EU:n ulkokauppa

EU:n ulkokaupalla tarkoitetaan vientiä EU:sta Euroopan Unioniin kuulumattomiin maihin, eli ns. kolmansiin maihin sekä tuontia kolmansista maista Euroopan Unionin talousalueelle. Tavaroiden vienti EU:n ulkopuolelle tai tuonti EU:n talousalueen sisälle, edellyttää vienti- tai tuontiselvityksen, riippuen tuodaanko vai viedäänkö tavaraa. Ilmoitukset annetaan tullille, joka hyväksyy ilmoitukset, jos tavarat täyttävät vienti- tai tuontimenettelyn edellytykset. (Tulli 2021b; Logistiikan maailma 2022c.)

EU:n jäsenet kuuluvat yhteiseen tulliliittoon, jossa noudatetaan yhteistä kauppapolitiikkaa sekä yhteistä tullitariffia kolmansiin maihin. Näihin kytkeytyy erilaisia rajoituksia ja sopimuksia, kuten tullimaksut, tullivapautukset, suspensiotullit, polkumyynnissäännökset, tasoitustullit, jalostusliikenne, viennin-

sekä tuonnin valvonta, preferenssisopimukset, GSP-järjestelmä ja kiintiöjärjestelyt, joka liittyy kansainvälisiin sopimuksiin. Lisäksi unionilla on erilaisia kauppasopimuksia eri maiden välillä. Kauppasopimuksilla mahdollistetaan tavaroiden erityiskohtelu kauppasopimus maiden osapuolten kesken. Erityiskohtelun edellytyksenä on alkuperän todistaminen alkuperäisyystodistuksella. Yleensä erityiskohtelulla tullit ovat poistettu kokonaan. Poikkeuksena on kehitysmaiden tai vähiten kehittyneiden maiden tuotteet, joiden tullietuudet ovat myönnetty tavara- ja maakohtaisesti. Kehitysmaiden etuuskohtelun tavoitteena on helpottaa kehitysmaiden kaupankäyntiä, mutta kehitysmaiden etuuskohteluun on yleensä asetettu kiintiöitä, mikä tarkoittaa, että tietyt tuotteita saa tuoda tietyn määrän ilman tulleja. (Logistiikan maailma 2022c.)

EU:n ulkokauppaan tuli merkittävä muutos 1.7.2021 alkaen, kun kaikki alle 150 euron ostokset EU-alueen ulkopuolelta on pitänyt tullata sekä tavaroista on pitänyt maksaa arvonlisäverot. Ennen muutosta alle 22 euron ostoksista EU-alueen ulkopuolelta ei tarvinnut tullata eikä maksaa arvonlisäveroa. Tämä on lisännyt merkittävästi tuonti-ilmoitusten määrää koko EU:n alueella. Tämä muutos johtui arvonlisäverodirektiivin muutoksesta EU:ssa, joka tuli voimaan 1.7.2021. Muutoksen tavoitteena on vähentää tuontia sellaisista maista, joista on pystynyt ostamaan tavaroita huomattavan edulliseen hintaan sekä välttämään arvonlisäveroita ja näin turvata EU-maiden kilpailukyky. (Tulli2021c.)

EU:n tärkeimpiä kauppakumppaneita ovat EU:n ulkokaupassa Venäjä, Kiina, Yhdysvallat sekä yhdistynyt kuningaskunta, EU eron jälkeen. Yhdysvallat oli vuoteen 2020 asti suurin kauppakumppani EU:n kanssa, kunnes Kiina nousi Yhdysvaltojen ohi. Kiinan osuus tavarakaupasta EU:n kanssa oli vuonna 2020 16,1 % ja Yhdysvaltojen osuus 15,2 %. Vuoden 2020 lukujen tarkastelussa tarvitsee ottaa huomioon vuonna 2020 vaikuttanut covid-19 pandemia, jonka johdosta tavarakauppa hiljeni globaalisti. Palvelukaupassa EU:n suurimpia kauppakumppaneita ovat Yhdistynyt kuningaskunta, Sveitsi sekä Yhdysvallat. (Euroopan parlamentti 2022.) Alla olevassa taulukosta 1 löytyy EU:n merkittävimmät kauppakumppanit.

Main trading partners - EU

bn €

	EU exports to			EU imports from			Trade balance	
	Jan-Nov 20	Jan-Nov 21	Growth	Jan-Nov 20	Jan-Nov 21	Growth	Jan-Nov 20	Jan-Nov 21
China	182.9	203.8	11.4%	351.3	421.8	20.1%	-168.4	-218.0
United States	322.6	363.3	12.6%	186.9	209.1	11.9%	135.7	154.3
United Kingdom	253.0	259.5	2.6%	152.5	131.8	-13.6%	100.5	127.8
Switzerland	131.7	143.8	9.2%	100.7	112.9	12.1%	31.0	30.9
Russia	72.6	81.5	12.3%	86.3	141.9	64.4%	-13.7	-60.4
Turkey	63.7	71.7	12.6%	57.1	71.2	24.7%	6.6	0.5
Norway	44.7	51.9	16.1%	38.7	64.4	66.4%	6.0	-12.6
Japan	50.1	57.4	14.6%	50.2	57.2	13.9%	-0.1	0.2
South Korea	41.1	46.7	13.6%	40.2	50.1	24.6%	0.9	-3.4
India	28.5	37.5	31.6%	30.5	42.5	39.3%	-2.0	-5.0

Source dataset: [ext_st_eu27_2020sitc](#)

Taulukko 1. EU:n merkittävimmät kauppakumppanit. (Eurostat 2022.)

EU on merkittävä kauppakumppani 80 eri maalle, mikä kertoo, että EU käy kauppaa monen eri maan kanssa. Jos verrataan EU:n kauppakumppanien määrää esimerkiksi Yhdysvaltoihin, niin Yhdysvalloilla on vain reilut 20 merkittävää kauppakumppania, joiden kanssa he käyvät kauppaa. Vertailusta voidaan todeta, että EU:lla on hyvä kilpailukyky kansainvälisessä kaupassa. (European Commission 2022.)

EU on maailman suurin teollisuustuotteiden sekä palvelujen viejä. Euroopan Unionin jäsenmaiden osuus maailman tuonnista ja viennistä on yhteensä 16 %, joka tekee Euroopan Unionista merkittävän kauppakumppanin kansainvälisessä kaupassa muiden maiden kanssa. Euroopan Unionin hyvä kilpailukyky on avoimen kauppapolitiikan ansiota. EU:lla on vapaakauppasopimukset useiden eri maiden kanssa sekä matalat tullit asetettu useille tuontitavaroille. Vapaakauppasopimusten, EU:n yhtenäisen kauppapolitiikan ansiosta sekä usean jäsenmaan ansiosta, on Euroopan Unioni maailman suurin talousyhteisö. (European Commission 2022.)

3 Brexit

Brexit tarkoittaa yksinkertaisesti Iso-Britannian eroamista EU:sta, joka on ollut vuosia kestävä prosessi ja siinä on ollut monia eri vaiheita. Sana Brexit muodostuu englannin kielen sanoista ”British exit”. Brexit on luonnollisesti ollut merkittävä tapahtuma, sekä sillä on ollut merkittäviä vaikutuksia niin Iso-Britanniaan, muihin maihin sekä tietenkin talouteen ja erilaisiin sopimuksiin. Tämä prosessi alkoi käytännössä vuonna 2013, jolloin heidän pääministerinsä David Cameron toimesta luvattiin pitää äänestys siitä, että jatkaako Iso-Britannia EU:n jäsenvaltiona. Tässä lupauksessa ehtona oli David Cameronin puolueen voitto vuonna 2015 järjestettävissä parlamenttivaaleissa. Puolueen voitto vaaleissa kävi toteen ja tämän seurauksena kansanäänestykseen liittyvä lakialoite hyväksyttiin, missä määritettiin enemmistöäänien ratkaisevan EU:sta eroamisen, joko puolesta tai vastaan. (Eduskunta 2021.)

Itse äänestys pidettiin vuonna 2016 kesäkuussa noin vuosi lakialoitteen hyväksymisen jälkeen. Kansalaisista 72,2 prosenttia äänesti kyseisessä äänestyksessä. 51,9 prosenttia äänestäneistä kannatti eroa ja 48,1 prosenttia oli sitä vastaan, joten enemmistön äänien turvin Brexit hyväksyttiin ja se toimeenpaneminen aloitettiin. Iso-Britannia ja Euroopan unioni loivat vuoden 2018 marraskuussa luonnoksen tästä erosopimuksesta. Eroamisen mahdollisti unionin perussopimuksen 50. artikla, jonka mukaan jäsenvaltiolla on mahdollisuus erota unionista, kunhan tämä päätös ei ole aiheuta ristiriitaa kyseisen maan perustuslain kanssa. (Eduskunta 2021; Eurooppa-neuvosto 2020.)

Kriittistä erosopimuksen kannalta oli Iso-Britannian parlamentin hyväksyntä. Vuoden 2019 tammikuussa järjestettiin ensimmäinen äänestys hallituksen sopimuksesta, mutta tällöin parlamentti äänesti sitä vastaan äänin 432–202. Myös toisen ja kolmannen äänestyksen tuloksena oli hylkääminen, mutta äänet alkoivat olemaan jo melko tasan. Seuraavassa äänestyksessä äänet jakautuivat parlamentin kesken 312 vastaan ja 308 puolesta. Äänestysten takia Iso-Britannia anoi jatkoaikaa eroamiseen 30.6.2019 asti, mutta lopulta EU ja Iso-

Britannia pääsivät sopuun, joka lykkäsi eroa vuoden 2019 lokakuuhun asti. Parlamentti äänesti eroon liittyvistä sopimuksista ja oppositio, joka ajoi eroa ilman sopimuksia, voitti äänestyksen. Sopimukseton ero kuitenkin estettiin myöhemmin uuden lain turvin, jonka lopulta kuningatar hyväksyi. Parlamentissa tapahtui paljon äänestyksiä ja osaltaan niiden takia Brexit pitkittyi entisestään. Viimein 2019 syyskuussa pääministeri Johnson sai esitettyä Euroopan unionille kompromisseja sisältäneen erosopimuksen, jonka ehdotukset loivat Iso-Britannian ja unionin välille yhteisymmärryksen. Viimeinen eroamiseen liittyvä lykkäys hyväksyttiin ja sen määräpäiväksi asetettiin 31.1.2020. Iso Britannian parlamentti hyväksyi lakiesityksen eron puolesta ja pian tämän jälkeen myös Euroopan parlamentti hyväksyi eron liittyvän sopimuksen. Iso-Britannian ero Euroopan unionista tuli voimaan 31.1.2020. (Eurooppa-neuvosto 2020; Eduskunta 2021.)

3.1 Siirtymäkausi

Brexitin tullessa voimaan 31.1.2020 alkoi niin sanottu siirtymäkausi, joka kesti vuoden 2020 loppuun asti. Tämä tuli välittömästi voimaan tammikuun 31. päivän jälkeen. Siirtymäkauden tarkoituksena oli hivuttautua pikkuhiljaa kohti lopullista eroa, koska suora ero olisi tuottanut liian nopeasti äkillisiä muutoksia. Siirtymäkauden ansiosta saatiin siis lisää aikaa valmistautua lopullista eroa varten. Lisäksi siirtymäkauden aikana Britannian ja EU:n oli mahdollista suunnitella tulevaisuutta sekä sopia erilaisista sopimuksista vuoden lisäajan ansiosta. Tämä ehkäisi muutosten tuomia riskejä sekä takasi turvallisemman eron unionista. Iso-Britannian ja EU:n suhde jatkui siirtymäkauden aikana entisellä tavalla, sillä EU:n säädöksiä noudatettiin samalla tavalla kuin Britannian jäsenyyden aikana. Tavaroiden liikkumista ei rajoitettu Iso-Britannian ja jäsenmaiden välillä. (Institute for government 2020.)

Siirtymäkauden aikana ainoana suurena erona aikaisempaan oli se, että Iso-Britannian edustajat eivät osallistuneet Euroopan parlamentin kokouksiin. Iso-Britannia ei ollut siis enää mukana missään päätöstenteoissa liittyen unionia koskevia asioita. (Valtioneuvoston kanslia 2020). Unioniin kuulumattomat maat

kohtelivat Iso-Britanniaa koko siirtymäkauden ajan normaalina jäsenmaana, ja kansalaisilla oli edelleen samat oikeudet kuin aikaisemminkin. Unionin määrittämät lait koskivat yhä Britannian kansalaisia. Siirtymäaika Brexitin todelliseen toimeenpanoon kesti yhteensä 11 kuukautta ja lopullinen ero tuli voimaan 31.12.2020. (Institute for government 2020.)

3.1.1 Siirtymäkauden jälkeen

Virallisen eron jälkeen Brexit astui voimaan ja monet asiat muuttuivat niin Iso-Britanniassa, kuin EU:ssa. Unionin sisäiset markkinat muuttuivat tässä samalla. Yhtenä ongelmana ilmentyi kauppatavaroiden liikkumisen vaikeutuminen, jonka seurauksena useat yritykset kokivat vaikeuksia saada tuotteitaan kauppajensa hyllyille. Tämä tuotti haasteita yrittäjille ja monet kokivatkin laskua myyntinsä suhteen. Myös osapuolten välinen luotto on ollut melko alhainen koko prosessin ajan. Brexit ei olekaan sujunut ongelmitta, mutta tätä osattiin odottaa ennen eroamista. Neuvottelut EU:n ja Iso-Britannian välillä jatkuivat yhä vuoden 2021 aikana, joten Brexit-prosessi ei lähtenyt käyntiin täydellä voimalla heti virallisen eron jälkeen. Yhtenä neuvottelujen kohteena oli Pohjois-Irlanti, jossa jäi voimaan EU:n tullilait sekä sisäkaupan säädökset. Neuvottelut eivät sujuneet täysin ongelmitta ja siinä samalla molemmat osapuolet ovat yrittäneet totutella uuteen tilanteeseen parhaansa mukaan. Monet yritykset Iso-Britanniasta ovat siirtäneet varojaan ja tilojaan unionin alueille kaupan helpottumisen toivossa. Brexitin lopullista suuntaa sekä vaikutusta talouteen on vaikeaa ennustaa, vaikka arvioita ja suuntaa on jo nähty eron alkuvaiheissa. Alkuun taloudelliset vaikutukset eivät olleet kovin positiivisia Iso-Britannian kannalta, mutta tulevaisuudesta ei voi tietää vielä tarkasti. (Brexit Institute 2021.)

3.2 Brexitin vaikutukset EU:lle

Iso-Britannian eroaminen Euroopan unionista on luonnollisesti tuonut muutoksia molemmille osapuolille. Yksinkertaisia tilastollisia muutoksia on tapahtunut muun muassa unionin asukasmäärän, pinta-alan ja bruttokansantuotteen

myötä, jotka ovat pienentyneet eron seurauksena. Eroamista pidetään todella merkittävänä tapauksena, koska Iso-Britannia on ollut kautta historian vaikutusvaltainen maa, joten sen eroaminen unionista on ollut kansainvälisesti hyvin näkyvä tapaus. Iso-Britannian edustajat eivät osallistu enää unionin päätöstentekoon sekä taloudellisesti merkittävänä maana sen varat eivät lukeudu enää unionin budjettiin. Yksittäisille EU:n jäsenvaltioille on syntynyt myös seurauksia Iso-Britannian erosta. Varsinkin maille, jotka ovat käyneet paljon kauppaa Britannian kanssa. Tätä varten unioni perusti Brexit-mukautusvarauksen, jonka tarkoituksena on antaa jäsenmaille hieman yli 5 biljoonan euron arvosta rahoitusta vuoteen 2025 mennessä. Näiden varojen tarkoituksena on auttaa maita sopeutumaan Brexitiin ja sen tuomiin muutoksiin. Jaettavien varojen määrään vaikuttaa maan kauppasuhteiden kriittisyys Iso-Britannian kanssa. Eniten varoja tulee saamaan Irlanti, jota seuraa Alankomaat, Ranska, Saksa ja Belgia. Kyseiset maat sijaitsevat maantieteellisesti lähellä Iso-Britanniaa, joten siinä on selvä kytkös maiden välisen kaupan suhteen. Suomen avustusten määrä on arvioitu olevan noin 21 miljoonaa euroa, joka on melko vähän verrattuna esimerkiksi Irlannin arvioituun yli biljoonan euron avustukseen. (European Parliament 2021.)

3.2.1 Muita vaikutuksia

Brexit on tuonut muutoksia myös kansalaisten elämään. Vapaata liikkuvuutta EU:n ja Iso-Britannian välillä rajoitettiin, mutta aiemmin tehty erosopimus takasi turvaa kansalaisille, jotka ovat esimerkiksi muuttaneet EU:n alueelta Iso-Britanniaan. Liikkuvuuteen kohdistuvia rajoituksia on tehty muun muassa näiden asioiden suhteen: rajatarkastukset on otettu käyttöön, yli kuuden kuukauden matkaan Britanniaan tarvitsee viisumin, työntekoon sekä opiskeluun unionin ja Britannian välillä on tullut muutoksia ja sallitut matkatavarat ovat muuttuneet. Kuluttajakauppa on kokenut myös muutoksia, koska kaikki Britanniaasta tulevat lähetykset on tullattava ja niistä tulee maksaa arvonlisävero. Joissain tapauksissa maksettavaksi tulee myös tullimaksu. Opiskeluun liittyen

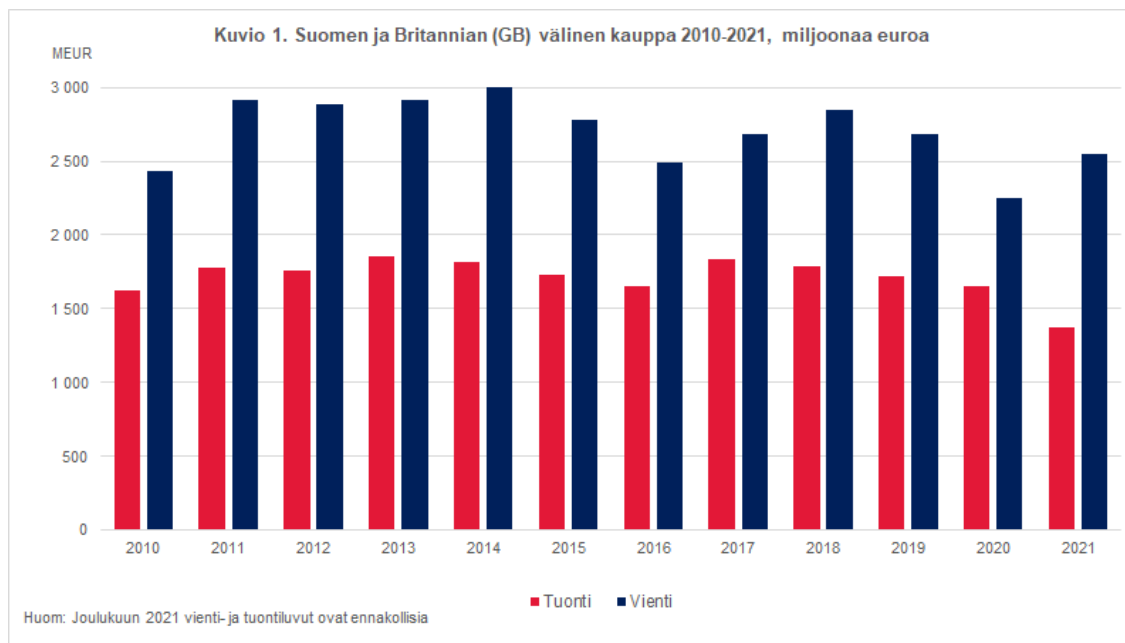
Britannia on lopettanut Erasmus-yhteistyön, joka on vaihto-oppilaille suunnattu ohjelma. (Ulkoministeriö 2021a.)

Siirtymäkauden lopussa 2020 joulukuussa unionin ja Britannian neuvottelut kauppaa- ja yhteistyösopimuksesta tulivat päätökseen. Ne laitettiin käytäntöön vuoden 2021 alusta lähtien. Täten Britannia ei ollut enää osana EU:n sisämarkkinoissa, eikä tulliunionissa. Kauppasopimus kattaa muun muassa tavara- ja palvelukauppaa, julkisia hankintoja, investointeja sekä kestävästä kehitystä. Sopimuksen ansiosta tuotteet, jotka ovat määrällisesti riittävän paljon valmistettu unionin tai Britannian alueella, saavat tullittoman pääsyn markkinoille. Lisäksi sopimuksen ansiosta on mahdollista päästä Britannian julkisten hankintojen kilpailutuksiin mukaan. Yritystoimintaan liittyvät muutokset riippuvat laajalti toimialasta ja yrityksen maantieteellisestä sijainnista. Jos jokin tuote on valmistettu Britanniassa, se ei enää ole EU-alkuperää kohdemaassa. Tämä voi hankaloittaa kauppasopimuksessa määritettyjä tullietuja esimerkiksi nollatullien osalta. (Ulkoministeriö 2021b.)

3.3 Vienti Isoon-Britanniaan

Tavararyhmittäin 2020 Suomesta Iso-Britanniaan vietiin eniten paperia ja pahvia. Paperia ja pahvia vietiin 429 miljoonan euron arvosta. Sitä seurasi kivennäisöljyt- ja tuotteet 259 miljoonan euron edestä sekä puutavarat 177 miljoonan euron viennillä. Vienti Britanniaan on vaihdellut vuosittain jonkun verran vuosien 2010 ja 2021 välillä. Vienti miljoonissa euroissa on pyörinyt 2200 ja 3000 miljoonan euron välissä. Brexit on vaikuttanut vientimääriin ainakin jossain määrin, koska vuonna 2020 siirtymäkauden aikana vienti oli alhaisimmillaan kymmeneen viime vuoteen verrattaessa. Tällöin vientiä oli 2251 miljoonan euron edestä, joka oli 16,1 % vähemmän kuin vuonna 2019. Vuonna 2021 vienti nousi ennakkotietojen mukaan 2550 miljoonan, joten kasvu oli melko selkeää edelliseen vuoteen verrattuna. Kaikesta Suomen viennistä Britannian osuus oli 3,7 % vuonna 2021. Pohjois-Irlannin kanssa käytyä kauppaa ei ole Suomessa tilastoitu yhtä tarkasti, mutta Suomesta vietiin 36,9 miljoonan euron edestä tavaraa siihen suuntaan vuonna 2020. Vienti Pohjois-

Irlantiin on siis määrällisesti hyvin pieni osa verrattaessa Iso-Britanniaan. (Tulli2021d.) Alla olevasta kuviosta löytyy tarkemmat vientimäärät vuosittain. Lisäksi kuviosta voi verrata viennin suurempia määriä tuontiin nähden.



Taulukko 2. Suomen ja Britannian välinen tavarakauppa. (Tulli2021d.)

4 Vientihuolinta

Vientitullausta vaaditaan, kun tavaraa lähetetään EU:n ulkopuolelle kolmansiin maihin. Ennen kuin tavarat voivat poistua EU:n alueelta, tarvitsee tavaroista tehdä vientiselvitys, joka tehdään, kun tavarat esitetään tullille lähtömaassa. Vientiselvityksen tulli hyväksyy, mikäli tavarat täyttävät vientimenettelyn edellytykset, jonka jälkeen tavaralla on edellytykset poistua EU:n alueelta. Viejänä voi toimia yritys, tai yksityishenkilö, joka on sijoittautunut EU:n alueelle. (Tulli 2021e.) Vientitullaus on yleensä ulkoistettu huolintaliikkeille, koska yrityksillä ei välttämättä ole aikaa tai osaamista vientiselvitysten laatimiseen. Huolintaliikkeillä on ajantasainen tieto erilaisista rajoituksista sekä muista vientiin liittyvistä säännöksistä ja rajoituksista, joten huolintaliike osaa neuvoa yritystä, että mitä kaikkea asiakirjoja tarvitsee vientiselvitystä varten sekä millaisia rajoituksia voi vientiin liittyä. Yritysten on helpompi näin keskittyä omaan ydinosaan, kun huolintaliike hoitaa tavaroiden lähettämiseen tarvittavat luvat ja selvitykset.

4.1 Vientitullaus prosessin kuvaus

Vientitullaus prosessi voidaan aloittaa, kun on selvitetty mahdolliset rajoitukset määrämässä sekä saatu tavaroista kauppalasku tai pro forma, riippuen onko vastikkeellista vai vastikkeetonta myyntiä. Kauppalaskulta tai pro formalta tulisi selvittää seuraavat tiedot:

- Toimituslauseke, joka määrittää miten kulut jakautuvat myyjän ja ostajan kesken. Jos esimerkiksi ostaja on valitun toimituslausekkeen perusteella velvollinen maksamaan päärahdin, on hänen ilmoitettava myyjälle kuljetusliike, joka kuljettaa tavarat ostajalle.
- Lähettäjän ja vastaanottajan tiedot
- Lähtevien tavaroiden arvot sekä mahdolliset alennukset
- Lastaus-, pakkaus- ja rahtikulut

- Jokaisen tavaran alkuperämaa tulisi merkitä jokaiselle tuoteriville sekä alkuperälauseke, jonka avulla todistetaan tuotteiden alkuperämaa.

Kun nämä edellä mainitut asiat ovat selvitetty voidaan tavarat vienti selvittää. (Logistiikan maailma 2022d.)

Vientiselvitys voidaan laatia tullin nettipalvelussa sähköisesti, tai vaihtoehtoisesti huolintayrityksen järjestelmässä, joka on yhteydessä tullin järjestelmiin. Taulukko 3 näyttää vientiselvitys prosessin tapahtuman kuvauksen. Prosessi voidaan aloittaa vasta, kun on selvitetty tarvittavien asiakirjojen avulla vientiselvitykseen tarvittavat tiedot. Kun täydelliset vientitiedot ovat annettu, voidaan lähettää tullille sanoma, jonka tullin tarkastaa. Jos virheitä ei ole löytynyt, lähtee hyväksymissanoma -status asiakkaalle, tai mikäli virheitä löytyy, lähtee vastaavasti hylkäyssanoma -status asiakkaalle. Hyväksymissanoman jälkeen tullin voi kysyä vielä lisäselvityspyyntöä asiakkaalta, jos esimerkiksi tietty tariffi koodi sitä edellyttää. Mikäli lisäselvityspyyntöä ei esitetä asiakkaalle, lähtee vientimenettelyn luovutussanoma asiakkaalle sekä luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD. Luovutussanoman jälkeen muodostuu myös MRN seurantanumero, joka seuraa lähetystä siihen asti, kunnes lähetys on tullattu määrämaassa. Lopuksi lähetyksestä muodostuu poistumisvahvistus, joka toimitetaan asiakkaalle todisteeksi kirjanpitoon arvonlisäverotonta myyntiä varten. (Logistiikan maailma 2022e.) Alla oleva taulukko 3 havainnollistaa vientitullaus prosessia.

Asiakkaan prosessi	Sanoma	Tullin prosessi
A. Täydellisten vientitietojen antaminen		
	EX1 →	
		B. Hyväksymistarkistus Ei virheitä
	← Statussanoma	
		C. Vientimenettelyyn luovutus Edellytykset Ok
	← Statussanoma ← Luovutus-pdf ← EAD-pdf	
D. EAD:n tulostus		
E. Tavara poistuu yhteisön tullialueelta		
		F. Poistumiskäsittely
	← Statussanoma ← Poistumisvahvistus-pdf	

Taulukko 3. Tulli-ilmoituksen käyttö vientietuustilanteessa (Logistiikan maailma 2022f.)

4.2 Vientimenettelyt

Viennissä on erilaisia menettelyjä, joita voidaan käyttää erityyppisissä lähetyksissä. Tullimenettelyt viennissä ovat: vienti, ulkoinen jalostus, passitus tullivarastointimenettelyyn luovuttaminen sekä asettaminen jälleenviennin menettelyyn. (Logistiikan maailma 2022e.)

4.2.1 Suora vienti

Suoralla viennillä tarkoitetaan, että vietävä tavara lähtee sekä poistuu samasta jäsenvaltiosta meri-, lento- tai rautateitse. Suorassa viennissä EAD:n MRN numero on toimitettava sille toimijalle, joka antaa saapumisen poistumispaikalle -ilmoituksen, jolloin tulli antaa lastausluvan, tai lastauskiellon. Saapumisen poistumispaikalle -ilmoituksen antaja on vastuussa välittämään edellisellä

ilmoituksella ilmoittamansa MRN-viitteet sille toimijalle, joka välittää tullille poistumisen esittämisilmoituksen ja poistumisilmoituksen. Poistumisen esittämisilmoituksella kerrotaan tullille, mitä tavaroita lastataan poistumiskulkuneuvoon. Poistumisilmoituksella todistetaan, että vietävät tavarat, jotka on esitetty edellisellä ilmoituksella, ovat poistuneet EU:sta. Lopuksi viejä saa poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen tullilta, jonka avulla viejä voi osoittaa viennin arvonlisäverottomuuden. (Tulli 2021f.)

4.2.2 Epäsuora vienti

Vastaavasti kuin suorassa viennissä, epäsuorassa viennissä vientimenettely alkaa myös lähtömaasta, mutta poistuu EU:sta toisen jäsenvaltion kautta. Vienti-ilmoitus annetaan epäsuorassa viennissä tullille, niin kuin suorassa viennissäkin, hyvissä ajoin ennen vientilähteyksen lastausta. Hyväksytyin vienti-ilmoituksen jälkeen tulee luovutussanoma sekä EAD saateasiakirja. Tämän jälkeen lähetys on valmis kuljetettavaksi määrämaahan. EAD saateasiakirjan sisältämä MRN numero on esitettävä siinä EU maassa, missä tavarat poistuvat EU:n alueelta. Kun MRN numero on esitetty toisen jäsenvaltion poistumispaikalla tulliviranomaiselle, niin tulliviranomainen hakee MRN numerolla vienti-ilmoituksen tiedot heidän järjestelmästänsä ja vahvistaa vientilähteyksen tavarat poistuneen EU:n alueelta. Vahvistuksen jälkeen muodostuu lähetysmaan tullissa poistumissanoma, joka lähetetään automaattisesti viejälle. (Tulli 2021f.)

4.2.3 Ulkoinen jalostus

Ulkoisen jalostuksen menettelyssä voidaan unionin tavaroita viedä väliaikaisesti kolmansiin maihin, esimerkiksi korjaukseen tai valmistukseen. Ulkoiseen jalostukseen ei kohdistu tuontitulleja tai arvonlisäveroa määrämässä. Ulkoiseen jalostukseen tarvitaan lupa, mikäli ulkoiseen jalostukseen menevän tuotteen tullitariffi on tullillinen, eli tullitariffista kannetaan tullia. Tullitariffittomaan tavarahan ei tarvitse hakea lupaa, koska lähetykseen käytetään ulkoista

jalostusta muussa kuin jalostusmenettelyssä. Vaikka määrämässä ei kanneta tulleja eikä veroja, niin verot ja tullit syntyvät maksullisen korjauksen osuudesta, tai valmistukseen käytetyistä materiaaleista, kun lähetys palautuu takaisin lähtömaahan ja tullataan vapaaseen liikkeeseen. Ulkoisessa jalostuksessa sovelletaan edullisempaa tullien ja verojen laskentaa. Lähetystä koskee määräaika, jolloin ulkoisen jalostuksen menettelyssä olevan lähetysten tulisi päättyä. Tullilta voi hakea lisää aikaa, mikäli lähetys sitä tarvitsee. Määräajan ylittyessä, tavarat voidaan jälleen tuoda, mutta niihin ei ole enää sovellettavissa tullien ja verojen etuuskohtelua. (Tulli 2021g.)

4.2.4 Jälleenvienti

Jälleenvienti eroaa normaalista viennistä siten, että jälleenviennillä viedään sellaisia tavaroita, jotka ovat saapuneet EU:n alueelle, mutta eivät ole saaneet unionitavaran statusta. Tavaroita ei ole tullattu vapaaseen liikkeeseen, mikä antaisi tavaroille unionitavaran aseman. Yleensä jälleenvientiä käytetään, kun tavaraa viedään tullivarastosta kolmansiin maihin, tai kauttakuluttavarojen siirtolastaukset, jotka pysähtyvät jonkin maan tullialueella ja lastataan eri alukseen, voidaan jälleenviennillä selvittää määrämaahan.

Kauttakuluttavarojen jälleenviennin edellytyksenä on, että tavaroita ei ole asetettu mihinkään menettelyyn. Myös tavaroita, jotka ovat tullattu maahan erityismenettelyinä, esimerkiksi sisäiseen jalostukseen, päätetään yleensä jälleenvientiin. (Tulli 2021k.)

4.2.5 Passitus

Passitusmenettely on tullimenettely, jonka avulla voidaan tavaroita kuljettaa passitusalueiden sisällä maahantuontimaksuja maksamatta.

Passitusmenettelyyn voidaan laittaa lähetykset, jotka ovat vientiselvitetty ja saaneet tullilta MRN numeron. Passituksella olevat tavarat kulkevat koko ajan tullivalvonnassa lähtömaasta määrämaahan. Passitusmenettelyn käyttäminen vaatii lähettäjältä vakuuden, joka korvaa mahdolliset menetetyt tullit ja verot,

mikäli lähetykset passitusmenettelyssä eivät saavu määrämaahan syystä tai toisesta. (Tulli 2021l.)

Passitusmenettelyä voidaan käyttää yhteisen passituksen maissa, joiden kanssa on sopimus tehty passitusmenettelyn käyttämiseksi. Yhteisen passituksen maita ovat: Norja, Sveitsi, Islanti, Liechtenstein, Turkki, Pohjois-Makedonia, Serbia ja Iso-Britannia. Lisäksi passitusmenettelyä käytetään Euroopan unionin tullialueella. (Tulli 2021l.)

Passitustavat:

- T1-passitusta käytetään tavaroihin, jotka eivät ole saaneet Euroopan unionin asemaa, eli tullaamatonta tavaraa siirretään EU:n sisällä, tai yhteisen passituksen maihin. (Tulli 2021l.)
- T2-passitusta käytetään, kun unionintavaraa kuljetetaan yhteisen passituksen maihin, tai esimerkiksi yhteisten passitusten maiden läpi määrämaahan. (Tulli 2021l.)
- T2F-passitusta käytetään, kun unionin tavaraa kuljetetaan veroalueeseen kuulumattomista maista johonkin muuhun maahan, kuin siihen maahan mihin saavutaan ensimmäiseksi. Esimerkiksi Ahvenanmaalta Suomen kautta Latviaan. (Tulli 2021l.)

4.3 Tullinimikkeistö

Tullinimike koostuu numerosarjasta, jonka avulla voidaan selvittää rajoitukset, tullit, verot sekä mahdolliset etuuskohtelut. Tullinimike kertoo, millainen tuote on kyseessä sekä mitä materiaalia tuote on. Tavarat voidaan luokitella eri tullinimikkeisiin hyödyntäen tullinimikepalvelua Fintaric. Palvelun avulla voidaan luokitella tavarat oikeisiin nimikkeisiin sekä tarkastamaan nimikkeen kantamat mahdolliset rajoitukset, tullit sekä alv kannat. Fintaric on muokattu vastaamaan suomalaisen viejän ja tuojan tarpeita. (Tulli 2021n; Tulli 2021q.)

Tullinimike koostuu viennissä 8-numerosta ja tuonnissa 10-numerosta. Vienti-ilmoituksissa käytetään 8-numeroista CN nimikkeistöä, joka on Euroopan

unionin yhdistetty nimikkeistö. CN-nimikkeistöä käytetään myös sisäkaupan tilastoilmoituksissa. HS-nimikkeistöä on Maailman tullijärjestö WCO:n kansainvälinen tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmä. HS-lyhenne tulee harmonoidun järjestelmän nimikkeistöstä. HS-nimikkeistöä käytetään maailmanlaajuisesti tullitilastoinnissa ja nimikkeistö on 6-numeroa pitkä. HS-nimikkeistöä päivitetään viiden vuoden välein. (Tulli 2021n; Tulli 2021o.)

4.4 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeet eli Incotermssit ovat kauppaehtoja, jotka Kansainvälinen kauppamari on määrittänyt. Näistä viimeisin versio on Incoterms 2020. Toimituslausekkeilla määritetään myyjän ja ostajan vastuut erilaisista kaupan liittyvistä tapahtumista. Näitä ovat muun muassa toimitus, toimituksen vastaanotto, kuljetussopimus, sekä erilaiset kustannukset kaupan liittyen. Vienti-ilmoitusta tehdessä merkitään ylös, mitä toimitusehtoja sovelletaan kyseisessä kauppatapahtumassa. Toimituslausekkeita on olemassa yhteensä 11 kappaletta, joista neljää käytetään vain vesitiekuljetuksissa ja muissa kuljetustyyli voi olla mikä tahansa. (Tulli2021h.) Alla on lueteltuna kaikki toimituslausekkeet.

- EXW: Ex Works, Noudettuna lähettäjältä
- FCA: Free Carrier: Vapaasti rahdinkuljettajalta
- CPT: Carriage Paid to: Kuljetus maksettuna
- CIP: Carriage and Insurance Paid to: Kuljetus ja vakuutus maksettuna
- DAP: Delivered at Place: Toimitettuna määräpaikalle
- DDP: Delivered Duot Paid: Toimitettuna tullattuna
- DPU: Delivered at Place Unloaded: Toimitettuna purkauspaikalla

Ylempänä nähdyt toimitusehdot soveltuvat kaikille kuljetusmuodoille. Seuraavat toimitusehdot ovat käytössä vain vesitiekuljetuksissa.

- FAS: Free Alongside Ship: Vapaasti aluksen sivulla
- FOB: Free On Board: Vapaasti aluksessa

- CFR: Cost and Freight: Kulut ja rahti maksettuna
- CIF: Cost, Insurance and Freight: Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

Toimitusehdot määrittävät rahti- vakuutus- ja lisäkustannusten määrän alkuperäisen kauppahinnan lisäksi. EXW sekä FCA toimitusehdoissa ostajan vastuuna on maksaa nämä kulut markatulta paikalta eteenpäin. CPT toimitusehdossa rahdin ja lisäkustannusten maksaminen hoituu myyjän toimesta, mutta ostajan vastuulle jää vakuutuksen maksaminen. CIP toimitusehdossa taas myyjä maksaa kaikki ylempänä mainitut kustannukset, vakuutus mukaan lukien. Sama pätee DAP toimitusehtoon, jossa myyjä maksaa rahti- vakuutus- ja liitännäiskustannukset. DDP toimitusehdon mukaisesti myyjä maksaa rahdin sekä vakuutuksen lisäksi tullimuodollisuudet merkittyyn paikkaan asti. Rahdin ja vakuutuksen synnyttämät kustannukset sisällytetään kauppahintaan, joten siitä ei synny lisäkustannuksia ostajalle erikseen. DPU toimitusehdossa myyjän vastuulle jää rahdin, vakuutuksen ja lisäkustannusten maksaminen purkauspaikkaan asti, joka tulee jälleen olla merkittynä toimitusehdon kyljessä. Vesitiekuljetuksista FAS ja FOB toimitusehdoissa ostaja maksaa kyseiset kulut. CRF toimitusehdossa myyjä maksaa rahdin sekä liitännäiskustannukset määräpaikkaan asti, joka on tässä tapauksessa satama. Kyseiset kulut kuitenkin sisältyvät kauppahintaan, joten niitä ei lasketa mukaan veroperusteisiin. Viimeisessä vesitiekuljetusten toimitusehdossa CIF myyjä maksaa kustannukset ja määräpaikaksi merkitään tässäkin tapauksessa satama. (Tulli2021h.)

4.5 Vientirajoitukset

Vientiin liittyen on olemassa säädöksiä, joiden takia tiettyjen tavaroiden vientiä on rajoitettu ja joidenkin tavaroiden vienti on kokonaan luvatonta. Nämä säädökset voivat olla EU:n tekemiä tai kokonaan kansainvälisiä. Esimerkkejä rajoitetuista tavaroista ovat muun muassa aseet ja niihin liittyvät tarvikkeet, kaksikäyttötarvikkeet sekä kulttuuriin liittyvät esineet. Tulli on vastuussa oleva viranomaisena Suomessa näitä rajoituksia koskien. Tulli voi esimerkiksi pysäyttää vientiprosessin hetkellisesti ja tulla tarkastamaan lähetysten sisällön,

jos tähän nähdään tarvetta. Eri mailla on erilaisia rajoituksia tavaroita kohden, joten niihin tulisi tutustua etukäteen ennen viennin tekemistä, eri määrämaata kohden. Suomen tullilla on olemassa rajoituskäsikirja, jossa käsitellään näitä rajoituksia tarkemmin eri tullimenettelyiden näkökulmasta. (Tulli2021i.)

Tulli-ilmoituksessa vientirajoitukset ilmoitetaan erilaisilla koodeilla. Näitä koodeja ovat lupakoodit, toimenpidekoodit ja negatiivikoodit. Negaatiivikoodin alaiset tavarat eivät vaadi rajoituksia, mutta ne lajitellaan siitä huolimatta samoihin nimikkeisiin, joten näihin nimikkeisiin on merkittävä negatiivisia lisäkoodeja, jotka kertovat, ettei rajoitukset koske kyseistä tavaraa. Eri tavaroille on olemassa omanlaisia nimikkeitä, joiden mukaan ne jaotellaan tavararyhmittäin. Fintaric palvelusta on mahdollista nähdä näitä tariffikoodeja. Lisäksi sieltä näkee eri tariffeihin liittyviä rajoituksia ja mahdollisia ehtokoodeja, joita vienti vaatii. Vienti-ilmoitukseen tulee aina laittaa kyseiseen vientiin sopivat merkinnät, jotta vienti onnistuu. Tullilla on olemassa järjestelmä, joka tarkistaa käytetyn nimikkeen rajoitukset. Jos merkinnät on tehty väärin tai ne ovat puutteelliset, vienti hylätään. Erityismaininnassa käytetään lisäkoodina FIXAN kirjainyhdistelmää, jota täydennetään ehtokoodilla (esimerkiksi FIXAN Y901). Uusia koodeja päivitetään jatkuvasti. Tästä hyvänä esimerkkinä on koodit, jotka liittyvät Venäjää vastaan tehtyihin pakotteisiin. Niitä on päivitetty tullin rajoituskäsikirjan taulukoihin ehtokodeihin liittyen. (Tulli2021i.)

5 Brexitin vaikutukset vientihuolintaan

Brexitin vaikutuksia GLS-Finlandin vientihuolintaan oli haastavaa ennakoida etukäteen, koska voitiin vain ennustaa, miten vientilähetysten määrät muuttuisivat sen myötä. Siirtymäkauden ansiosta tähän prosessiin saatiin lisää aikaa valmistautua, ennen kuin tullaukset Iso-Britanniaan pantiin käytäntöön. Tietoja Brexitin vaikutuksista on kertynyt työkokemuksen ja työntekijöiden sekä toimitusjohtajan haastatteluilla, jotka toteutettiin sähköpostin välityksellä.

Toimitusjohtajan ja työntekijöiden haastatteluiden perusteella selvisi, että valmistelut olivat alkaneet alkukesästä vuonna 2020, jolloin asiakkaille tehtiin tiedotteita Brexitin vaikutuksista yrityksen vienti- ja tuontilähettyksiin. Koko vuosi 2020 kuluikin suunnitellen yhdessä konsernin muiden maiden sekä tullin kanssa, miten Brexitin tuomiin haasteisiin osattaisiin yrityksessä varautua. Suurimmat haasteet olivat luotettavien toimintaohjeiden saaminen yritykselle ja ohjeiden pohjalta tehtävät toimintaohjeet yrityksen asiakkaille. Asiakkaille saatiin laadittua tiedotteita ennen Brexitin voimaantuloa, mutta silti juuri ennen Brexitin voimaantuloa suurimmalla osalla asiakkaista ei ollut edes voimassa olevaa EORI-numeroa, joten yrityksessä jouduttiin neuvomaan asiakkaita hakemaan kyseistä numeroa. Onneksi EORI-numeron sai haettua nopeasti tullilta, eivätkä käsittelyajat olleet pitkiä. (Liite 1.)

Toimitusjohtajan haastattelussa ilmeni, että GLS verkoston yhteys loppui kokonaan Iso-Britanniaan viikkoa ennen vuodenvaihdetta, jolloin seuraavan kerran lähetettiin testilähettyksiä tammikuun lopulla. Helmikuun alussa reitti aukaistiin Iso-Britanniaan, jolloin vienti- sekä tuontilähettyksiä alkoi kulkemaan GLS:n verkossa Iso-Britanniaan. Haasteita alkoi syntyään heti helmikuun alusta lähtien, kun vientimäärät alkoivat Brexitin vaikutusten myötä kasvaa nopeasti. Aluksi oli kolme vientihuolitsijaa hoitamassa vientiselvityksiä, jotka eivät riittäneet ja yrityksessä jouduttiin tekemään paljon ylitöitä, kunnes saatiin palkattua lisää työvoimaa. Haasteet vain jatkoivat lisääntymistään helmikuusta eteenpäin, kun vientiselvitettävät määrät kasvoivat kevään aikana merkittävästi ja samalla vakiohenkilökunta joutui oman työn ohella perehdyttämään uutta

työvoimaa. Lisäksi tilatkin meinasivat loppua yrityksen toimistotiloista kesken ja neuvotteluhuone muutettiin toimistotilaksi, jotta uusille työntekijöille saatiin työpisteet. Ylimääräistä aikaa kului myös asioidessa tullin kanssa, koska ohjeiden kanssa oli epäselvyyksiä. Yhtenä esimerkkinä ongelmista oli, kun Tulli oli antanut väärät ohjeet koskien tuontitullattavia DDP-lähetystyksiä, jotka olimme tullanneet yrityksen nimiin helmikuun alusta lähtien. Yrityksessä jouduttiinkin oikaisemaan usea tuontiselvitys, joka sitoi yrityksen huolintaosaston resursseja oikaisuiden tekemiseen. (Liite 1.)

Vientiselvitettävien merkittävän kasvun johdosta yrityksessä myös aloitettiin kehittämään automaatiota EU:n ulkopuolisten lähetysten osalta. Toimitusjohtaja kertoi haastattelussa, että merkittävä kehitys on ollut lähetysdatan automaattinen siirtyminen tullausohjelmistoihin sekä tullausohjelmistoista konsernin omaan seurantajärjestelmään. Ennen Brexitiä lähetykset jouduttiin manuaalisesti syöttämään tullausohjelmistoihin, joka lisäsi merkittävästi manuaalista työtä. Vaikka automaatiota on saatu kehitettyä, niin manuaalista työtä on edelleen merkittävästi, joten innovatiivisia työntekijöitä sekä kehitystä tarvitaan edelleen. (Liite 1.)

5.1 Brexitin vaikutus tullattavien vientilähetysten määrään

GLS-Finland yrityksessä tullattavien vientilähetysten määrä kasvoi merkittävästi, koska Iso-Britanniaan meni ennen Brexitiä kolmanneksi eniten vientilähetystyksiä. Kaaviossa 1 näytetään, miten vientilähetykset jakautuvat määrällisesti eri vientimaiden kesken ennen Brexitin voimaantuloa. Iso-Britannian edelle on mennyt vientilähetysten määrässä vuonna 2020 ainoastaan Saksa ja Ruotsi. Iso-Britannian suuresta vientimäärästä vuonna 2020 johtuen, osattiin varautua vientilähetysten merkittävään kasvuun. Ennen vuotta 2021 GLS-Finlandissa suoritettiin vientitullauksia vain Norjaan, Sveitsiin sekä EU-veroalueen ulkopuolelle kuuluviin maihin. Alla olevasta kaaviosta 1 näkyy, kuinka paljon lähetystyksiä on lähetetty eri maihin vuonna 2020.

Kaavio 1. GLS-Finlandin vientilähetykset maittain ennen Brexitiä vuonna 2020.

Kaaviossa 2 on käsitelty tullattavien vientilähetyksien määrä kokonaisuudessa sekä jokaisen tullattavan maan vientilähetykset erikseen. Tarkasteltaessa kaaviota 2 voidaan huomata, että tullattavien vientilähetyksien määrä yhteensä on kasvanut melkein kolminkertaisesti verrattuna vuoteen 2020. Tullattavien vientilähetyksien huomattavan määrän kasvuun on vaikuttanut selvästi Iso-Britanniaan menevien tullattavien vientilähetyksien määrä. Myös muiden tullattavien maiden vientilähetykset ovat kasvaneet, kuten Norjan sekä Sveitsin, mikä on myös vaikuttanut tullattavien vientimäärien kasvuun. Seuraavasta kaaviosta 2 on mahdollista havaita, kuinka tullattavien maiden vientilähetyksien määrä on muuttunut vuosina 2020 ja 2021. Iso-Britanniaan ei tehty vuonna 2020 vientiselvityksiä, joten kyseisen vuoden sarake on tyhjänä.

Kaavio 2. GLS-Finland Oy:n tullattavien vientilähetyksien kasvu.

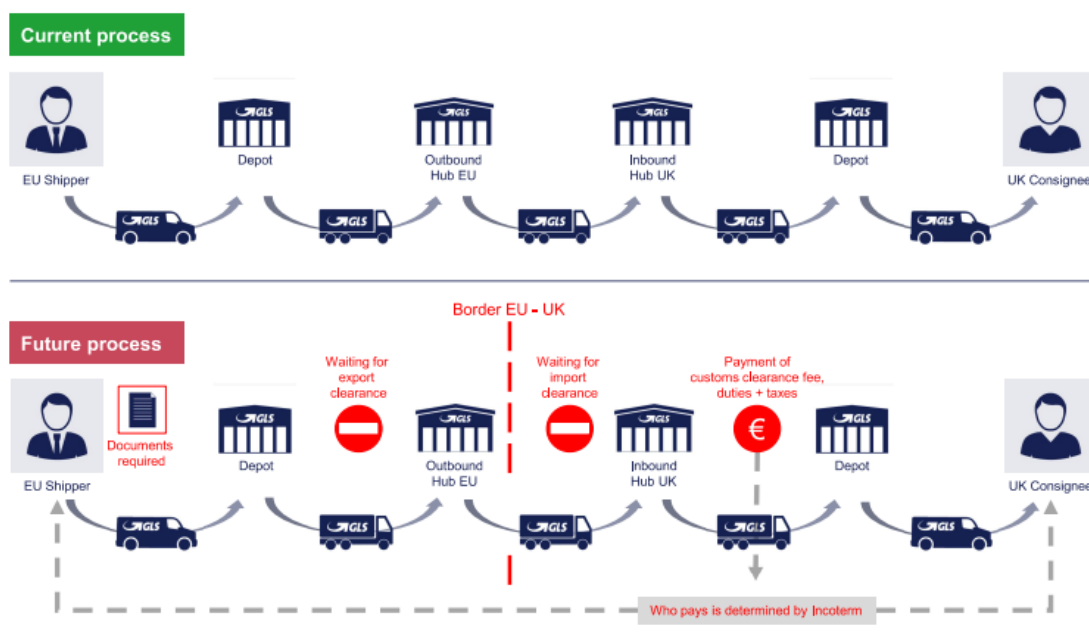
5.1.1 Brexitin vaikutus Iso-Britannian vientilähetyksiin

Brexit vaikutti suuresti yrityksen Iso-Britannian vientilähetyksien määrään, koska Iso-Britanniaan meni jo ennen Brexitin voimaantuloa huomattavan paljon vientilähetyksiä. Yrityksessä odotettiin vientilähetyksien vähenevän Brexitin takia, koska oletettiin, että asiakkaat lähettäisivät vain välttämättömiä sekä kiireellisiä lähetyksiä Iso-Britanniaan, ja ei niin välttämättömät jätettäisiin lähettämättä. Kaavio 3 perusteella voidaan huomata, että yrityksessä osattiin odottaa oikein, lähetyksien määrät laskivat noin 37 % vuoden 2020 pakettimäärästä. Vaikka Iso-Britanniaan menevien vientilähetyksien määrät laskivat vuodesta 2020, niin määrät pysyivät sillä tasolla, että työllistävä vaikutus yrityksessä oli huomattava, koska kaikki lähetykset Iso-Britanniaan jouduttiin vientiselvittämään. Alla oleva kaavio havainnollistaa tarkemmin Iso-Britannian lähetyksien määrää vuosien 2020 ja 2021 aikana.

Kaavio 3. GLS-Finlandin Iso-Britannian vientilähetysten kasvu.

Iso-Britannian vientilähetysten määrän vähentymisen yksi aiheuttava tekijä voidaan todeta Kuvasta 1, jossa on kuvattuna vientiprosessin kuvaus Iso-Britanniaan menevästä vientilähetyksestä. Vientiprosessi kuvaus osoittaa, että kuinka paljon pienemmällä työllä vientilähetys on mennyt Iso-Britanniaan ennen Brexitin voimaantuloa. Viejän on vain tarvinnut tehdä tilaus GLS-Finlandille, jolloin paketti noudetaan asiakkaalta ja lähetys on sen jälkeen matkannut vastaanottajalle ilman suurempia pysähdyksiä tai toimenpiteitä. Kun taas Brexitin voimaantulon jälkeen asiakkaan on tarvinnut ensiksi huolehtia, että hänellä on tarvittavat asiakirjat lähetystä varten, kuten kauppalasku sekä mahdolliset luvat, riippuen edellyttääkö lähetyksellä olevat tavarat lupia tavaroiden siirtämiseksi. Lopulta kun tarvittavat dokumentit ovat toimitettu GLS-Finlandille, voidaan tavaroille tehdä vientiselvitykset. Vientiselvityksen jälkeen lähetys pääsee lähtemään kohti määrämaata.

Lähetysten saamiseksi eteenpäin joutuu sekä asiakas, että vientihuolitsija näkemään huomattavan paljon enemmän vaivaa, jotta lähetyksellä on edellytykset lähteä terminaalista kohti Iso-Britanniaa. Määrämaassa tulee myös kokonaan uusi vaihe, kun lähetys joudutaan tuontiselvittämään maahan, joka lisää lähetysten toimitusaikaa sekä kustannuksia. Kuvan 1 perusteella voidaan todeta, että vientilähetysten lähettäminen Iso-Britanniaan ei ole Brexitin voimaantulon jälkeen enää niin helppoa, kuin se ennen Brexitiä oli. Lisäksi kustannusten nousu johtuen tulliselvityksistä, on saanut asiakkaat miettimään lähettämistä Iso-Britanniaan uudelleen. Alla olevasta kuvasta 1 näkyy, miten prosessi muuttui Brexitin jälkeen.



Kuva 1. Iso-Britannian vientilähetysten prosessikuvaus ennen Brexitiä ja Brexitin jälkeen. (Shipment to the UK after Brexit 2020.)

5.2 Brexitin vaikutus vientihuolitsijan työpäivään

Vientitullauksessa Norjaan ja Sveitsiin on vain pieniä eroja verrattaessa Iso-Britanniaan tehtyihin tullauksiin. Vientitullaukset hoidetaan samalla tavalla, kuin Norjaan ja Sveitsiin, poikkeuksena kuljetusmuoto rajalla eroaa Norjaan tai Sveitsiin tehtävästä viennistä. Myös lähetyksille tehtävässä passissa nämä tiedot merkataan eri tavalla kuin Norjaan tehtävässä passissa. Sveitsiin passia ei tehdä lainkaan. Muutos ei ollut täten kovin suuri, joten sen totutteluun ei kulunut huomattavaa määrää aikaa. Vienti itse prosessina ei muuttunut verrattuna Norjaan tai Sveitsiin tehtäviin vienteihin. Iso-Britanniaan menevät lähetykset noudattavat samoja vientimuodollisuuksia, kuin muihinkin maihin tehtävät viennit, poikkeuksena maakohtaiset vientirajoitukset.

Vientien alkaessa Iso-Britanniaan, tuli kiinnittää huomiota oliko vastaanottaja yritys tai yksityishenkilö. Myös lähetysten arvojen perusteella jaettiin lähetykset alle sekä yli 135 punnan lähetysiin, joten tämä asia piti muistaa alkuun huolellisesti. Alle 135 punnan arvoisia lähetysiksiä yksityishenkilöille ei voitu viedä

Iso-Britanniaan, jos lähettäjä ei ollut rekisteröinyt Iso-Britanniaan arvonlisäverovelvolliseksi. Iso-Britannia myös vaati yritykseltä - yritykselle tapahtuvassa viennissä molempien yritysten EORI numeroita, jotta lähetys voitiin tullata vastaanottaja yrityksen nimiin määrämaassa. Huolitsijalla kului huomattavan paljon työaikaa, kun huolitsija joutui kyselemään asiakkailta lähetukseen vaadittavia alv sekä EORI numeroita. Tästä syystä asiakkaiden vientilähetykset jouduttiin usein pysäyttämään terminaaliin, kunnes pyydetty numerot olivat saatu asiakkailta.

Ennen Brexitiä vientihuolitsijan ei ole tarvinnut kysyä erikseen asiakkailta Norjaan tai Sveitsiin meneville lähetyksille vastaanottaja yrityksen EORI numeroita, joten tämä tuli vientihuolitsijalle uutena asiana. Asiakkaat eivät myöskään läheskään kaikki olleet valmistautuneet rekisteröimään yritystään Iso-Britanniaan arvonlisäverovelvolliseksi ja täten saamaan tarvittavaa Gb-vat tunnustenumeroa. Haasteeksi osoittautuikin asiakkaat, joilla oli paljon matala-arvoisia lähetysisiä, mutta yritykseltä puuttui Gb-vat tunnustenumero. Terminaalimme pysäytysvarikko täytyikin vuoden 2021 kevään aikana lähinnä matala-arvoisista lähetyksistä, jotka odottivat, että lähettäjä saisi itselleen rekisteröityä Gb-vat tunnuksen. Tunnuksen hankkimisessa kesti useita viikkoja, johtuen Brexitin aiheuttamasta Gb-vat tunnusten hakemusten määrästä. Lisäksi jouduimme useasti neuvomaan asiakkaitamme, miten hakea Gb-vat tunnusta.

Vientihuolitsijan työhön lisää haasteita aiheutti epäselvien lähetysten selvittäminen, kun pysäytysvarikolle oli kertynyt runsaasti pysäytettyjä epäselviä lähetysisiä. Asiakkaisiin piti olla yhteydessä näistä epäselvistä lähetyksistä ja kysyä puuttuvia tietoja, jotta lähetys pääsisi jatkamaan kohti määrämaata. Epäselvien lähetysien selvittely sitoikin vientihuolitsijan aikaa merkittävästi ja tilannetta ei helpottanut vientilähetysten kasvu. Vientihuolitsija joutuikin ensiksi vientiselvittämään kaikki ne lähetykset, joissa oli dokumentit kunnossa, jotta lähetysisiä saataisiin mahdollisimman paljon eteenpäin. Kiireen helpottaessa pystyttiin alkamaan selvittämään epäselviä lähetysisiä.

6 Yhteenveto

Opinnäytetyön tarkoituksena oli kertoa, millaisia vaikutuksia Brexit aiheutti toimeksiantajayrityksen vientihuolintaan. Aiheesta on kertynyt paljon käytännön kokemusta työn teon ohessa. Tämä oli hyvin hyödyllistä itse opinnäytetyön kirjoitusprosessin aikana. Työ aloitettiin vuoden 2022 alussa, joten Brexitin vaikutukset olivat tulleet yhä tutummiksi alun totuttelun jälkeen. Varsinaista aihetta pohjustettiin tarjoamalla teoreettista tietoa, joka tarjosi syvemmän näkökulman siihen, miten Brexit on vaikuttanut vientihuolintaan täällä Suomessa asti. Opinnäytetyössä käsiteltiin toimenpiteitä ja muutoksia, joita on tullut Brexitin toimeenpanon jälkeen. Lisäksi tutkittiin määrällisesti, miten se on vaikuttanut vientilähetysten määrään, joiden määrä Iso-Britanniaan väheni Brexitin ensimmäisen vuoden aikana.

Työ toteutettiin yhdistämällä omaa tietoa ammatillisiin lähteisiin. Tullin nettisivuja hyödynnettiin hyvin laajasti, koska ne tarjoavat luotettavaa sekä päivitettyä tietoa aiheeseen liittyen. Työssä käytettiin myös erilaisia tilastoja ja kuukausittaista raportointia, joita toimeksiantajayritys tarjosi käytettäväksi. Kuukausittaisen raportoinnin avulla on mahdollista nähdä vientilähetysten kokonaismäärä ja sen avulla voitiin verrata kahta keskeistä vuotta Brexitin kannalta. Toimeksiantajayrityksestä saatiin myös haastatteluja, joiden avulla saatiin kokeneempaa näkökulmaa työntekijöiltä, jotka ovat työskennelleet yrityksessä jo ennen Brexitä.

Brexit on luonut vientihuolitsijalle uusia haasteita, koska Iso-Britanniaan lähtevät lähetykset ovat aiheuttaneet eniten epäselvyyksiä. Tähän on vaikuttanut jatkuvasti muuttuneet ohjeet sekä ajoittainen epäselvyys säännöistä asiakkaiden toimesta. Lähes päivittäin vientilähetyksiä joudutaan pysäyttämään, koska laskut ovat puutteellisia ja niistä puuttuu esimerkiksi vastaanottajan EORI numero, jota joudutaan kyselemään asiakkaalta sähköpostin avulla. Tämä aiheuttaa luonnollisesti viiveitä, mutta yleensä tarvittavat tiedot saadaan nopeasti ja vientilähetys saadaan matkaan. Tässä pitää kuitenkin huomioida, että Brexit on vieläkin melko tuore aihe, joten siihen liittyvät pelisäännöt eivät

ole välttämättä kaikille täysin selviä. Ongelmatapaukset ovat kuitenkin vähentyneet ja niitä saadaan hoidettua oikeastaan päivittäin. Myös vanhat Iso-Britannian lähetykset saattavat aiheuttaa selvittelyitä jälkikäteen, joten voidaan todeta, että Brexit on aiheuttanut runsaasti muutakin ylimääräistä työtä vientiselvitysten ohessa. Suunta on kuitenkin ollut positiivinen, koska muutoksiin on totuttu yhä paremmin ajan kuluessa.

Opinnäytetyössä keskityttiin Brexitin aiheuttamiin muutoksiin, joten varsinaisia ratkaisuja ei syntynyt. Kuten ylempänä todettiin, haasteita on saatu hoidettua koko ajan tehokkaammin. Brexitin myötä tehdyt rekrytoinnit tehtiin onnistuneesti, koska lisääntynyt työmäärä ei aiheuttanut liikaa ongelmia.

Työn tavoitteena oli kertoa Brexitin aiheuttamista vaikutuksista, jotka saatiin hyvin esille niin vientihuolitsijan, kuin vientimäärien näkökulmasta. Tavoitteisiin päästiin sekä lisäksi nostettiin esille haasteita, joiden ratkaisemiseen on mahdollista paneutua tulevaisuudessa tarkemmin. Työ tehtiin, koska Brexit on vaikuttanut todella merkittävästi toimeksiantajayrityksen toimintaan sekä jokapäiväiseen työhön. Vientihuolinnan näkökulmasta Brexit on yhä hyvin ajankohtainen aihe, joten toimeksiantajan on mahdollista kiinnittää esille tuotuihin yksityiskohtiin lisää huomiota. Vastaavanlaisiin tapahtumiin valmistautuminen pitäisi olla tulevaisuudessa helpompaa, koska tämä prosessi on tehty ja sen kautta on opittu monia uusia asioita.

Työssä haastavaa oli ajankäytön hallinta, sillä ohessa tehtiin jatkuvasti töitä. Aikatauluttaminen onnistui kuitenkin melko hyvin, vaikka se olisi voinut olla vielä tehokkaampaakin. Lähteiden luotettavuutta tuli jatkuvasti tutkia, koska Brexit on tuore aihe, joten siitä ei ole kertynyt esimerkiksi kirjalähteitä merkittävästi. Tämä opinnäytetyö auttaa antamaan syvemmän kuvan vientihuolinnasta, siihen liittyvistä toimenpiteistä sekä Brexitistä itsessään. Lisäksi lukija saa ymmärryksen, mitä uutta Brexit toi viennin prosessiin.

Lähteet

Brexit Institute 2021. Brexit after 2021. [Brexit after 2021 - Brexit Institute \(dcubrexitinstitute.eu\)](https://dcubrexitinstitute.eu) Viitattu 11.2.2022.

Eduskunta 2021. Brexit-tietopaketti. [Brexit-tietopaketti \(eduskunta.fi\)](https://eduskunta.fi) Viitattu 28.1.2022.

Euroopan parlamentti 2022. Euroopan unioni ja sen kauppakumppanit. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/160/euroopan-unioni-ja-sen-kauppakumppanit>. Viitattu 6.2.2022.

Eurooppa-neuvosto 2020. Brexit. [Brexit - Consilium \(europa.eu\)](https://europa.eu) Viitattu 28.1.2022.

European Commission 2022. EU position in world trade. <https://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/> Viitattu 9.2.2022.

European Parliament 2021. How the EU will help mitigate the impact of Brexit. [How the EU will help mitigate the impact of Brexit | News | European Parliament \(europa.eu\)](https://europa.eu) Viitattu 16.2.2022.

Eurostat 2022. Euroindicators. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/december/tradoc_151969.pdf Viitattu 7.2.2022.

Finlex 2022. HE 257/1994. <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/1994/19940257> Viitattu 29.1.2022.

Institute For Government 2020. Brexit transition period. [Brexit transition period | The Institute for Government](https://www.instituteforgovernment.org.uk) Viitattu 2.2.2022, 11.2.2022.

Logistiikan maailma 2022a. Yhteisökauppa eli sisäkauppa. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/> Viitattu 20.1.2022.

Logistiikan maailma 2022b. Tilastointi. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/tilastointi/> Viitattu 29.1.2022.

Logistiikan maailma 2022c. Ulkokauppa.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/> Viitattu 30.1.2022.

Logistiikan maailma 2022d. Vientitullaus.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/vientitullaus/>

Viitattu 13.2.2022.

Logistiikan maailma 2022e. Vientitullaus.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/vientitullaus/>

Viitattu 15.3.2022.

Logistiikan maailma 2022f. Tulli-ilmoituksen käyttö vientietuustilanteessa.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/vientitullaus/>.

Viitattu 15.3.2022.

Logistiikan maailma 2022g. incoterms-2020.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/>. Viitattu 20.5.2022.

Logistiikan maailma 2022h. Yhteisökauppa-eli-sisäkauppa.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/yhteisokauppa-eli-sisakauppa/>.

Viitattu 21.5.2022.

Logistiikan maailma 2022i. Ulkokauppa.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/>. Viitattu 21.5.2022.

Shipment to the Uk after Brexit. 2020. Powerpoint-diat. Saatu GLS-Finland Oy:ltä 5.5.2022. Viitattu 7.5.2022.

Tulli 2021a. Unioniaseman todistaminen. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/unioniaseman-todistaminen>. Viitattu 29.1.2022.

Tulli 2021b. Vienti. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti>. Viitattu 1.2.2022.

Tulli 2021c. Kaikki tullataan. <https://tulli.fi/kaikkitullataan>. Viitattu 6.2.2022.

Tulli 2021d. Suomen ja Britannian välinen tavarakauppa. [Suomen ja Britannian välinen tavarakauppa - Tulli](#) Viitattu 23.2.2022.

Tulli 2021e. Vienti. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti> Viitattu 13.2.2022.

Tulli 2021f. Ilmoitusprosessi viennissä.

<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti/ilmoitusprosessi-viennissa>. Viitattu 16.3.2022.

Tulli 2021g. Ulkoinen jalostusmenettely.

[https://tulli.fi/documents/2912305/3768611/Tuonnin+asiakasohje+54+Ulkoinen+jalostusmenettely+\(1\).pdf/8045d1ce-3cf3-6a7c-5fd6-66a18f04327b/Tuonnin+asiakasohje+54+Ulkoinen+jalostusmenettely+\(1\).pdf?t=1619615997630](https://tulli.fi/documents/2912305/3768611/Tuonnin+asiakasohje+54+Ulkoinen+jalostusmenettely+(1).pdf/8045d1ce-3cf3-6a7c-5fd6-66a18f04327b/Tuonnin+asiakasohje+54+Ulkoinen+jalostusmenettely+(1).pdf?t=1619615997630). Viitattu 17.3.2022.

Tulli 2021h. Incoterms 2020. [Incoterms 2020 - Tulli](#) Viitattu 21.3.2022.

Tulli 2021i. Vientirajoitukset. [Vientirajoitukset - Tulli](#) Viitattu 22.3.2022.

Tulli 2021j. EORI. <https://tulli.fi/asiointi-info/eori>. Viitattu 2.5.2022.

Tulli 2021k. Jälleenvienti. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti/jalleenvienti>. Viitattu 6.5.2022.

Tulli 2021l. passitus. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/passitus>. Viitattu 6.5.2022.

Tulli 2021m. tullialan-lyhenteitä. <https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/tullialan-lyhenteita>. Viitattu 20.5.2022.

Tulli 2021n. Tullinimikkeet. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullinimikkeet>. Viitattu 21.5.2022.

Tulli 2021o. Nimikkeistöt-ja-luokitukset. <https://tulli.fi/tilastot/nimikkeistot-ja-luokitukset>. Viitattu 21.5.2022.

Tulli 2021p. CN-nimikkeistö. <https://tulli.fi/tilastot/cn-nimikkeisto>. Viitattu 21.5.2022.

Tulli 2021q. Fintaric. <https://tulli.fi/asiointi-info/palvelut/haku-ja-kyselypalvelut/fintaric>. Viitattu 21.5.2022.

Ulkoministeriö 2021a. Brexit ja kansalaiset. [Brexitin vaikutukset kansalaisiin - Ulkoministeriö \(um.fi\)](#) Viitattu 22.2.2022.

Ulkoministeriö 2021b. Brexitin vaikutus yrityksiin. [Brexitin vaikutukset yrityksiin - Ulkoministeriö \(um.fi\)](#) Viitattu 22.2.2022.

Valtioneuvoston kanslia 2020. Transition period. [Transition period - Prime Minister's Office \(vnk.fi\)](#) Viitattu 11.2.2022.

Verohallinto 2022a. Arvonlisäverotus EU-tavarakaupassa. https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48691/arvonlisaverotus_eutavarakaupass/ Viitattu 26.1.2022.

Verohallinto 2022b. Tavaroiden yhteisöhankinta. https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48691/arvonlisaverotus_eutavarakaupass/#5-tavaroiden-yhteis%C3%B6hankinta Viitattu 30.1.2022.

Liite 1. GLS-Finlandin toimitusjohtajan sähköpostihaastattelu

Kysymykset

- Mitkä olivat suurimmat haasteet Brexitin siirtymäkauden päätyttyä sekä tuliko suuria haasteita asiakkaiden neuvomisesta?
- Miten yrityksessä varauduttiin Brexitin aiheuttamiin muutoksiin?